



**Universidad de Valladolid**

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES, JURÍDICAS Y DE LA  
COMUNICACIÓN

Grado de Turismo

TRABAJO DE FIN DE GRADO

## **El marco legislativo del guía de enoturismo**

Presentado por Jorge Camarero Plaza

Tutelado por Isabel Palomino Diez

Segovia, 30 de noviembre de 2022

## **RESUMEN**

Con las nuevas tendencias turísticas, los visitantes que llegan hasta España no están buscando únicamente los tradicionales modelos como el “Turismo de Sol y Playa” sino que se encuentran motivados por otros atractivos como la gastronomía. Este fabuloso medio de diversión, muy en auge en nuestro país gracias a la cada vez mayor popularidad de sus regiones vinícolas y a los grandes maestros de la cocina, hacen que profesiones como la del guía turístico sufran una importante transformación y se tengan que adaptar a las necesidades de los visitantes que demandan este servicio. Hay dos regulaciones cuyo conocimiento es importante para conseguir una adaptación al marco legislativo en la citada profesión; estas son, por una parte, la habilitación como guía de turismo para la explicación en espacios culturales protegidos o Bienes de Interés Cultural y, por otra, tratando de evitar la conducción tras el consumo de alcohol, los guías son quienes transportan a sus propios clientes en vehículos de turismo. ¿Está la legislación española adaptada a este tipo de actividad? Este trabajo trata de servir como reflexión sobre las carencias de nuestra legislación en el ámbito del turismo y la dificultad que la Administración Pública tiene para corregirlo.

## **PALABRAS CLAVE**

Legislación, guías de turismo, transportes, patrimonio, Administración Pública, vino

## **ABSTRACT**

With the new tourism trends, visitors who come to Spain are not looking just for the traditional spanish models such as "Sun and Beach Tourism" but are also motivated by other attractions like spanish gastronomy. This fabulous entertainment, continuously growing in our country thanks to the increasing popularity of our wine regions and the great masters of Spanish cuisine, mean that professions like tour guides are experimenting an important transformation and have to be adapted to the needs of visitors who demand this service. There are two regulations that are important to know, in order to be adapted to the legislative framework in the aforementioned profession; Those are, on one side, the qualification as a tour guide for the explanation in protected cultural spaces or BIC (Bien de Interés Cultural) and, on the other side, trying to avoid the driving after alcohol consumption, the guides are the ones who transport their own clients in vehicles. Is Spanish legislation adapted to this new activity? This work tries to serve as a reflection on the shortcomings of our legislation in the field of tourism and the difficulty that the public administration has to correct it.

## **KEY WORDS**

Legislation, tourist guides, transport, heritage, public administration, wine



## INDICE

1. INTRODUCCIÓN Y JUSTIFICACIÓN .....	5
2. OBJETIVOS.....	8

### CAPITULO I

3. MARCO TEÓRICO .....	10
3.1 La figura del guía turístico en la legislación turística nacional y autonómica. ...	10
3.2 El enoturismo como motor económico del ámbito rural. ....	17
3.3 Concepto y contextualización del guía enoturístico. ....	19
3.4 Contexto laboral del guía enoturístico.....	21
3.5 La actividad del transporte en el ámbito enoturístico.....	24
3.6 El transporte público en vehículos de turismo.....	27

### CAPITULO II

4. ESTUDIO DEL PROBLEMA .....	34
4.1 Acceso a la profesión de guía enoturístico: Licencias y permisos. ....	34
4.2 Marco legal aplicable al guía de turismo en el sector del transporte.....	36
4.3 Implicación de la Administración Pública en la regulación de la actividad.....	37
5. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS .....	40
6. CONCLUSIONES .....	41
7. FUTURAS LINEAS DE TRABAJO .....	42
8. BIBLIOGRAFIA Y WEBGRAFÍA .....	43

## **1. INTRODUCCIÓN Y JUSTIFICACIÓN**

La profesión de guía de turismo abarca tantos ámbitos como diferentes tipologías de turismo se están desarrollando en la actualidad alrededor del mundo. Esto hace que la regulación sobre la profesión se deba adaptar a cada una de las fórmulas con las que se ejerce y en diferentes contextos administrativos, jurídicos y fiscales.

Sobre todo, en los últimos 20 años el desarrollo de las nuevas tecnologías, la expansión de internet y el uso continuo de redes sociales a través de teléfonos móviles, han provisto al sector turístico de un enriquecimiento nunca antes experimentado, con nuevas propuestas que posibilitan un acercamiento instantáneo del producto turístico al consumidor visitante. De este modo, una persona llegada a España desde cualquier parte del mundo y que desea disfrutar de una ruta de tapas en Madrid, puede contratar este servicio en pocos minutos y disfrutar de una experiencia gastronómica paseando por la capital; igualmente se ofrecen otras propuestas, dentro del ámbito enológico, como la visita de bodegas elaboradoras y la degustación de vino en alguna de las regiones más populares de España. La Rioja, la Ribera del Duero, el Marco de Jerez, Rías Baixas, las denominaciones de origen vascas de Txakolí, la denominación de origen de Madrid, Rueda, Toro, Priorato, Penedés, Pla de Bages y algunas otras bodegas de la costa levantina, reciben a diario excursiones programadas desde diferentes ciudades que, en algunos casos, llegan a llenar diariamente autobuses y furgonetas con visitantes, habitualmente extranjeros, deseando conocer un producto cada vez más popular y demandado como es el vino español.

Al igual que ha ocurrido en otros ámbitos del turismo como el de los restaurantes y los alojamientos, con la llegada de oferta ofrecida directamente en las redes sociales y en las plataformas de internet por gente particular, el espacio profesional de los guías de turismo también se ha visto invadido por intrusos en la profesión que, evitando trabas burocráticas, gastos en seguros, esfuerzo en la realización de pruebas y otra serie de tramitaciones, se han ido ocupando de una parte notable de la demanda turística, poniendo en riesgo la actividad económica de muchos profesionales que, de forma legal, están desarrollando este trabajo.

Cabe aquí por tanto decir que el trabajo expuesto a continuación no va a hacer referencia únicamente a las fórmulas que utiliza la Administración para regular el

ámbito laboral de los guías dedicados al mundo de la gastronomía y, en especial, del enoturismo sino que se va a ocupar igualmente de tratar la desprotección a la que se pueden encontrar sometidos aquellos visitantes que realicen su actividad con guías o empresas que no cuentan con las preceptivas licencias y seguros y la respuesta que la Administración ofrece en esta situación en concreto.

Aunque, en muchos casos, desde las propias asociaciones profesionales de guías de turismo, desde la Administración o la prensa se da importancia a la competencia desleal, sería importante destacar igualmente la falta de protección que, en ocasiones, se le da al turista como usuario de las nuevas fórmulas de turismo que se están ofreciendo en las experiencias relacionadas con el consumo de bebidas alcohólicas. Por sus características, estas actividades relacionadas con la visita de bodegas se realizan habitualmente por viajeros de alto poder adquisitivo, ofreciéndose el servicio de guía junto con un servicio explícito o implícito de transporte, ya que se procura evitar la conducción tras el consumo de alcohol. La privacidad y exclusividad que, en muchos casos, tiene el producto que se demanda, deriva, por tanto, en una serie de incumplimientos importantes (seguros, licencias, contratos) por parte de quienes ofertan dicha experiencia, lo que, a la larga, puede llevar a situaciones contradictorias en el marco jurídico e, incluso, dramáticas en el caso de ocurrir algún accidente.

Teniéndose en cuenta los preceptos comentados anteriormente (licencias y seguros obligatorios) dentro de la profesionalidad de la actividad de guía de turismo, su complejidad y especialización en el ámbito de la enología y la viticultura, tratándose de enfocar la atención en el estudio sobre la demanda específica y el perfil de visitante que habitualmente requiere de este tipo de servicio y su unión necesaria al transporte del cliente para evitar la conducción tras el consumo de alcohol, el trabajo desarrollado a continuación analizará la manera de poder llevar a cabo este tipo de actividad cumpliéndose los criterios de calidad y el marco legislativo oportuno, evitando entrar en la ilegalidad durante el desarrollo de la misma.

En los últimos años, el sector del transporte por carretera, al igual que ocurriera con el sector del turismo, también ha tenido un cambio importante en su legislación debido al nacimiento de las plataformas de comercialización de servicios a través de internet. Esta nueva realidad ha generado una mezcla de oferta en el transporte de viajeros por carretera que tradicionalmente ha estado limitada al, ya de por sí opaco, sector del taxi o licencia VT. De tal modo que, una vez que se han unido la legislación europea y la

liberalización de las actividades profesionales junto a la mayor disposición de oferta por la unión de los servicios ofertados por VTC (servicio de alquiler de coche con conductor) y los VT o servicios de Auto-Taxi, la legislación se ha centrado en una serie de cambios normativos, sobre todo el Real Decreto 13/2018, de 28 de septiembre<sup>1</sup>, que han dejado algunas tipologías de transporte, anteriormente reguladas, sin marco legal, relegando a algunos tipos de transporte vinculados a las actividades turísticas.

La contextualización de la situación jurídica actual de los guías de enoturismo es un objetivo fundamental de este trabajo a través del cual se intentará igualmente dar a conocer la respuesta que las diferentes Administraciones proponen a la hora de que tanto los propios guías, los profesionales del sector afectados como hoteles, bodegas o restaurantes y, sobre todo, el consumidor y la defensa de sus intereses, puedan realizar esta actividad cubiertos por la ley y dentro de un marco jurídico definido y regulado.

---

<sup>1</sup> Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor. Publicado en: «BOE» núm. 236, de 29 de septiembre de 2018, páginas 93730 a 93737.

## **2. OBJETIVOS**

- I. General: Realizar una revisión del marco jurídico en el cual se desenvuelve el guía de turismo del ámbito enológico y gastronómico.
- II. Específicos:
  - a. Contextualizar el ámbito laboral y jurídico del guía enoturístico y gastronómico.
  - b. Recopilar la normativa relacionada con el sector del transporte en el turismo.
  - c. Estudiar las diferentes respuestas de la Administración Pública respecto al problema planteado.

# CAPÍTULO I

## Marco Teórico

### 3. MARCO TEÓRICO

#### 3.1 La figura del guía turístico en la legislación turística nacional y autonómica.

Desde que, el 8 de diciembre de 1902, Don Germán Avedillo y Juárez firmase, como Gobernador Civil de Toledo, el *Reglamento para el buen régimen en el Servicio de Intérpretes-Guías para la visita de edificios históricos y artísticos de Toledo*<sup>2</sup>, la legislación del Estado y, posteriormente, de las diferentes Comunidades Autónomas, se han ido nutriendo de una normativa que protege la profesión de guía y los derechos de los propios turistas. De hecho, en el artículo duodécimo del citado Reglamento firmado en Toledo, ya se establece la forma de acceder a esta profesión de un modo controlado, a través de una prueba de acceso, pero también en un número ilimitado de guías, haciéndose obligatoria, según su artículo sexto, la posesión de una acreditación e indumentaria en el momento en el que se realiza el servicio. De este modo, nos encontramos ante la primera normativa que favorece la explicación de una serie de lugares identificados cuidadosamente en una lista de monumentos de la citada ciudad castellana y que debe de ser realizada por guías de turismo o por guías intérprete en el caso de tratarse de turistas extranjeros.

Se adelantaron, por tanto, en Toledo a la que sería la primera regulación que hubo de forma tácita y, dentro del ámbito estrictamente jurídico, sobre “turismo”, la cual se llevó a efecto en el Real Decreto de 6 de octubre de 1905, dentro del gobierno liberal de Eugenio Montero Ríos, para que naciese la “Comisión Nacional para el Fomento del Turismo”. A partir de esta fecha y en pocos años se dio lugar a la que sería la primera norma nacional que desarrolla jurídicamente la figura de los trabajadores del ámbito del turismo y del guía de turismo en la Real Orden Circular de 17 de marzo del 1909 firmada por Juan de la Cierva Peñafiel, Ministro de Gobernación, de ideología conservadora. Se demuestra, por tanto, que, dentro de la amalgama que conforma en la actualidad este sector económico, la profesión de guía ha sido desde su origen motor en el movimiento de personas y pieza clave para entender la transmisión de los valores

---

<sup>2</sup> Reglamento para el buen régimen en el servicio de Intérpretes-Guías, para la visita de edificios histórico-artísticos de Toledo. Gobierno Civil de Toledo (1903).

culturales, patrimoniales y naturales de nuestra geografía (San Román Cutanda, J. M., 2018).

Pasado ya un tiempo desde este primitivo Reglamento, encontramos, en 1964, una Orden firmada por el Ministro de Turismo, Manuel Fraga Iribarne, el día 31 de enero, en la que se iba más allá, dotando de regulación a la profesión de guía en el ámbito nacional y destacándose en este caso su importancia para la "información sobre el patrimonio turístico y para el acompañamiento de los turistas"<sup>3</sup>, exponiéndose, en su artículo 26, que los Delegados Provinciales podrían sugerir las medidas oportunas para fijar horarios en los medios de transporte que favoreciesen la "mejor prestación" de la asistencia turística. No será hasta el 1 de diciembre de 1995 cuando, tras la sentencia TJCE 38/1994, de 22 de marzo, relativa al incumplimiento por el estado español de los artículos 5, 48, 52 y 59 del Tratado CEE de libre prestación de servicios de la Comunidad Europea, por impedirse que un guía de turismo habilitado para una Comunidad Autónoma española específica realizase su trabajo en el resto del territorio europeo, quede derogada la normativa nacional en torno a la regulación de la profesión de guía. Dado que la Constitución Española establece, desde 1978, que son las Comunidades Autónomas las competentes de la "promoción y ordenación del turismo dentro de su ámbito territorial"<sup>4</sup>, estas comenzaron a regular, a partir de aquí, el desarrollo de su propia normativa para articular la actividad de los guías de turismo.

En el ANEXO I se identifican cada una de las normas vigentes en las CCAA para la regulación de la actividad de guía de turismo. A través de ellas se puede extraer que, por lo general, el marco jurídico que se establece para el desarrollo de la actividad no dista mucho de la definición que ya aparece en el artículo 1º del "Reglamento Regulator de las Actividades Turístico-Informativas privadas", del año 1964, donde aparecía la siguiente descripción:

---

<sup>3</sup> Orden de 31 de enero de 1964 por la que se aprueba el Reglamento regulador del ejercicio de actividades turístico-informativas privadas. Publicado en: «BOE» núm. 49, de 26 de febrero de 1964, páginas 2584 a 2591.

<sup>4</sup> Constitución Española (1978) Título VIII. De la Organización Territorial del Estado. Capítulo tercero. "De las Comunidades Autónomas". Artículo 148. Regla 18.

*“Se consideran actividades turístico-informativas aquellas que van encaminadas, tanto en materia monumental, artística o histórica, como sobre comunicaciones, alojamientos, y, en general, acerca de cuanto pueda ser de interés, con el fin de lograr un perfecto conocimiento de nuestro patrimonio turístico y una eficaz utilización de los medios existentes al servicio de los viajeros y turistas”<sup>5</sup>.*

De forma general, en los reglamentos desarrollados posteriormente por las CCAA se especifica que, además de esta información, se dará también sobre los bienes integrantes del Patrimonio Histórico y Natural, sobre los Bienes de Interés Cultural y los bienes catalogados en los diferentes listados de las normas redactadas por cada Comunidad Autónoma.

Este, por tanto, es ya un punto importante de inflexión entre la tarea del guía tradicional y la del guía que se dedica a los servicios de enoturismo, ya que, en este último caso y aunque, en ocasiones, se haga accesoria o necesariamente a Bienes de Interés Cultural, por lo general solo informará sobre aquellos lugares relacionados con la elaboración de vino o bodegas o, incluso, sobre algunos monumentos que no están, por lo general, listados como patrimonio histórico, cultural, artístico o BIC.

En el caso de Andalucía, en su Decreto 8/2015, de 20 de enero, regulador de guías de turismo de esta Comunidad Autónoma, se especifica que es propio de los guías de turismo *“realizar visitas a los bienes integrantes del Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz”<sup>6</sup>*, sin hacerse una mención expresa a otras tipologías de guía de turismo.

En Aragón, su Decreto 21/2015, de 24 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Reglamento de Guías de Turismo, hace una distinción entre el Guía de Turismo como aquel que ofrece *“servicios de información y asistencia a los turistas, en materia cultural, artística, histórica, geográfica y sobre el patrimonio natural, en sus*

---

<sup>5</sup> Orden de 31 de enero de 1964 por la que se aprueba el Reglamento regulador del ejercicio de actividades turístico-informativas privadas. Publicado en: «BOE» núm. 49, de 26 de febrero de 1964, páginas 2584 a 2591.

<sup>6</sup> Preámbulo y Artículo 2.1 del Decreto 8/2015, de 20 de enero, regulador de guías de turismo de Andalucía. Boletín Oficial de la Junta de Andalucía número 20, de 30 de enero de 2015.

*visitas a los lugares establecidos*”<sup>7</sup> y el Informador Turístico Local como *“aquella persona que, sin mediar relación profesional alguna y sin cobrar ningún tipo de salario o retribución fija por su actividad, limita su actuación de información turística a municipios y entidades locales aragonesas cuyo censo sea inferior a quinientos habitantes”*<sup>8</sup>. En todo caso, tampoco se hace una mención específica a la labor del guía enoturístico.

Lo que sí hace la reglamentación aragonesa es ampliar el ámbito de acción de los guías para dar asistencia en *“Otros lugares de interés histórico, etnológico, ecológico o geográfico: Aquellos lugares que, aun no encontrándose inscritos en el Registro Aragonés de Bienes de Interés Cultural o en el Catálogo del Patrimonio Cultural de Aragón, se configuren como recursos turísticos susceptibles de generar corrientes turísticas y sean incluidos, en su caso, en el Catálogo previsto en el apartado 2 del artículo siguiente...”*<sup>9</sup>.

De esta forma sí que queda la puerta abierta a que la reglamentación de guías de turismo pueda incluir otros lugares que generen corrientes turísticas, aunque no sean lugares declarados Bien de Interés Cultural.

En el caso de la normativa balear, el Decreto 90/1997, de 4 de julio, por el que se modifica el Decreto 112/1996, de 21 de junio, que regula la habilitación de Guías de Turismo en las Islas Baleares y el Decreto 20/2015, de 17 de abril, de principios generales y directrices de coordinación en materia turística, se centran de nuevo en el aspecto de los Bienes de Interés Cultural, pero añade también la importancia de la tarea del Guía de Turismo como intérprete en otros idiomas. Estos textos dicen lo siguiente: *“información e interpretación del patrimonio histórico y natural, de los bienes de interés cultural, de los bienes catalogados y del resto de recursos turísticos de las Illes Balears a los turistas y visitantes tanto en las dos lenguas oficiales de las Illes Balears*

---

<sup>7</sup> Decreto 21/2015, de 24 de febrero, del Gobierno de Aragón por el que se aprueba el Reglamento de Guías de turismo. Artículo 2.a). Publicado en BOA número 43, del 4 de marzo de 2015.

<sup>8</sup> Decreto 21/2015, de 24 de febrero, del Gobierno de Aragón por el que se aprueba el Reglamento de Guías de turismo. Artículo 2 b). Publicado en BOA número 43, del 4 de marzo de 2015.

<sup>9</sup> Decreto 21/2015, de 24 de febrero, del Gobierno de Aragón por el que se aprueba el Reglamento de Guías de turismo. Artículo 2.e). Publicado en BOA número 43, del 4 de marzo de 2015.

*como en cualquier otra lengua extranjera, que en cualquier caso tiene que ser acreditada*”<sup>10</sup>, pero se recalca que tendrán que estar en el listado de los BIC o, en todo caso, ser “*patrimonio histórico-artístico y cultural de las Illes Balears, sean museos, cuevas, yacimientos arqueológicos, iglesias, conventos, santuarios, castillos, poblaciones u otros elementos que tengan tal condición; y también de los parques nacionales y naturales, y de los parajes, reservas y monumentos naturales*”<sup>11</sup>, sin que, en ningún caso, se haga alusión a bodegas de elaboración.

En el caso de las Islas Canarias, su Decreto 13/2010, de 11 de febrero, recoge otra novedad haciendo valer la profesión de guía como aquella “*prestadas a usuarios turísticos con ocasión de las excursiones y circuitos turísticos que discurran por el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Canarias*”<sup>12</sup>. Se abre así una puerta para entender que el guía de turismo también es aquella persona que, sin informar sobre aquellos lugares que aparecen en el listado de Bienes de Interés Cultural, espacios naturales y otros elementos culturales, se puede dedicar a prestar servicio en excursiones o circuitos turísticos.

El Decreto 51/2001, de 24 de julio, por el que se modifica el Decreto 32/1997, de 25 de abril, sobre la actividad de guía en Cantabria, recalca de nuevo la importancia de que la asistencia se de en museos, Bienes de Interés Cultural o lugares de importancia, histórica, etnológica o geográfica correspondiente a los catálogos y listados del gobierno cántabro.

A continuación, se encontraría la Comunidad Autónoma de Castilla y León, la cual presenta la mayor y más notoria diferenciación con respecto a la actividad de guía de

---

<sup>10</sup> Artículo 137.2 del Decreto 20/2015, de 17 de abril, de principios generales y directrices de coordinación en materia turística; de regulación de órganos asesores, de coordinación y de cooperación del Gobierno de las Illes Balears, y de regulación y clasificación de las empresas y de los establecimientos turísticos, dictado en desarrollo de la Ley 8/2012, de 19 de julio, de Turismo de las Illes Balears. Publicado en BOCAIB núm. 56, de 18 de abril de 2015.

<sup>11</sup> Artículo 1 del Decreto 90/1997, de 4 de julio, por el que se modifica el Decreto 112/1996, de 21 de junio, que regula la habilitación de Guía Turístico en las Islas Baleares. Publicado en BOCAIB Núm. 89 de 17 de julio de 1997.

<sup>12</sup> Artículo 2.2 del Decreto 13/2010, de 11 de febrero, por el que se regula el acceso y ejercicio de la profesión de guía de turismo en la Comunidad Autónoma de Canarias. Publicado en BOIC núm. 38 de 24 de febrero de 2010.

enoturismo, ya que, en la última modificación de su Decreto 5/2016, de 25 de febrero<sup>13</sup>, presenta la posibilidad de que los guías de turismo de esta región aparezcan listados por especialidades a las que se accede tras una formación previa y una acreditación sobre el conocimiento de cuatro especialidades, entre ellas la del enoturismo.

Sin embargo, en la descripción de la actividad del guía de turismo, se recalca de nuevo que la información y asistencia se hará “*en materia cultural, monumental, artística, histórica y geográfica a los turistas en sus visitas a museos y a los bienes integrantes del patrimonio cultural*”<sup>14</sup>.

De cara a la articulación de las especialidades anteriormente destacadas, la redacción del artículo 28 del Decreto detalla lo siguiente:

*“Artículo 28. Especialización de los Guías de turismo de Castilla y León.*

*1. Por orden de la consejería competente en materia de turismo se establecerán las condiciones y requisitos para la especialización de los Guías de turismo de Castilla y León.*

*2. El objeto de la especialización versará sobre materias propias de la profesión o sobre recursos y productos turísticos de la Comunidad Autónoma, siendo, entre otras, sobre las siguientes materias:*

*a) Arte sacro.*

*b) Micoturismo.*

*c) Enoturismo.*

*d) Arquitectura civil.*

*3. La especialización se hará constar en el Registro de Turismo de Castilla y León, y en el carné de Guía de turismo de Castilla y León correspondiente.*

<sup>13</sup> Artículo 28 del Decreto 5/2016, de 25 de febrero, por el que se regula el acceso y ejercicio de la actividad de guía de turismo en la Comunidad de Castilla y León. Publicado en BOCYL núm. 39 de 26 de febrero de 2016.

<sup>14</sup> Artículo 2 del Decreto 5/2016, de 25 de febrero, por el que se regula el acceso y ejercicio de la actividad de guía de turismo en la Comunidad de Castilla y León. Publicado en BOCYL núm. 39 de 26 de febrero de 2016.

Para la obtención de la especialización en materia de enoturismo la Junta de Castilla y León requiere la documentación que se detalla en el ANEXO II, relacionada con cursos y estudios con experiencia probada dentro del sector vitivinícola o de la sumillería.

La Comunidad Autónoma de Castilla La Mancha, a través de su Decreto 7/2020, de 10 de marzo<sup>15</sup>, de Ordenación de las Profesiones Turísticas, y Cataluña, con su Decreto 5/1998, de 7 de enero<sup>16</sup>, sobre la actividad de Guía de Turismo, reiteran de nuevo la prestación del servicio de información en materia cultural, artística, histórica, geográfica o ecológica.

Un caso mucho más llamativo es el del País Vasco donde su Decreto 305/2010, de 23 de noviembre, lo que hace es regular el currículo del título de Técnico Superior en Guía, Información y Asistencias Turísticas para la Formación Profesional, sin detenerse en el desarrollo de una actividad específica para el Guía de Turismo.

Los casos de Extremadura; Decreto 37/2015, de 17 de marzo<sup>17</sup>, Galicia; Decreto 73/2015, de 7 de mayo,<sup>18</sup> La Rioja; Decreto 27/1997, de 30 de abril<sup>19</sup>, Comunidad de Madrid; Decreto 47/1996, de 28 de marzo<sup>20</sup>, Región de Murcia; Decreto 178/1995, de 20 de diciembre<sup>21</sup>, Asturias; Decreto 59/2007, de 24 de mayo<sup>22</sup> y Comunidad Valenciana;

---

<sup>15</sup> Artículo 2 del Decreto 7/2020, de 10 de marzo, regulador de las profesiones turísticas y del inicio de actividad de las empresas de información turística en Castilla-La Mancha. Publicado en DOCM núm. 55 de 17 de marzo de 2020.

<sup>16</sup> Artículos 3 y 1 del Decreto 5/1998, de 7 de enero, sobre la actividad de Guía de Turismo. Publicado en DOGC núm. 2555, de 13 de enero de 1998

<sup>17</sup> Artículo 14.5 del Decreto 37/2015, de 17 de marzo, por el que se regula la actividad profesional de Guía de Turismo en la Comunidad Autónoma de Extremadura. Publicado en DOE N°56 de lunes 23 de marzo de 2015.

<sup>18</sup> Artículo 2 del Decreto 73/2015, de 7 de mayo, por el que se regula la profesión de guía de turismo de Galicia. Publicado en DOG núm. 92 de 19 de mayo de 2015.

<sup>19</sup> Artículo 1 del Decreto 27/1997, de 30 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de la profesión de Guías de Turismo. Publicado en el B.O.R. n° 62 de 24 de mayo de 1997.

<sup>20</sup> Artículo 1.1 del Decreto 47/1996, de 28 de marzo, por el que se regula la habilitación y actividad de Guía de Turismo en la Comunidad de Madrid. Publicado por BOCM 24 de abril de 1996.

<sup>21</sup> Artículo 1 del Decreto número 178/1995, de 20 de diciembre, por el que se aprueba la regulación de la profesión de guía de turismo en la región de Murcia. Publicado en BORM n°6 de 9 de enero de 1996.

Decreto 62/1996, de 25 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento regulador de la Profesión de Guía Turístico<sup>23</sup>, son similares y, como en casos anteriores, se centran en la actividad del guía de turismo como la figura encargada de la explicación o interpretación de bienes patrimoniales y culturales que habitualmente se encuentran listados por dichas Comunidades.

Para concluir el repaso a las diferentes normativas de las Comunidades Autónomas españolas, destacar que, en la Comunidad Foral de Navarra, su Decreto Foral 288/2004, de 23 de agosto, desarrolla la normativa para el ejercicio de las empresas de turismo activo y cultural en las que enmarcaría la actividad del guía de turismo, considerándose actividades culturales “*aquellas que tienen por objeto la información, asistencia y guía de personas en materia de patrimonio cultural, artístico, geográfico, naturalístico y similares*”<sup>24</sup>. De nuevo una definición amplia, no delimitada y carente de un marco que posibilite esclarecer cuales son los límites de la profesión del guía de turismo.

### **3.2 El enoturismo como motor económico del ámbito rural.**

El interés fundamental que motiva el desarrollo de la actividad del guía enoturístico es la carestía de medios que las zonas rurales tienen en muchos casos a la hora de activar su economía. De tal forma que el nacimiento de promotores de turismo, como son las “Rutas del Vino de España”, favorecen el desarrollo de aquellas actividades relacionadas con el ámbito del turismo tales como la visita de bodegas, patrimonio o espacios naturales. Estas asociaciones están posibilitando la creación de un producto turístico y su vertebración y comercialización a través de agencias de viajes. La promoción realizada y su focalización en el mercado exterior a través de Turespaña, están generando cada vez un mayor interés internacional por el producto turístico ligado

---

<sup>22</sup> Artículo 2 del Decreto 59/2007, de 24 de mayo, como Reglamento Regulador de la Profesión de Guía de Turismo en el Principado de Asturias. Publicado en BOPA nº144 del 21 de junio de 2007.

<sup>23</sup> Artículo 2.1 del Decreto 62/1996, de 25 de marzo, del Gobierno Valenciano, por el que se aprueba el reglamento regulador de la profesión de guía turístico. Publicado en DOCV núm. 2722 de 03 de abril de 1996.

<sup>24</sup> Artículo 2 del Decreto Foral 288/2004, de 23 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para el ejercicio de la actividad de las empresas dedicadas a la prestación de servicios de turismo activo y cultural. Publicado en BON núm. 112 de 17 de septiembre de 2004.

a la cultura del vino en nuestro país. Por ello, se hace necesaria una adaptación de la normativa vigente que no contempla casos concretos como los del guía de enoturismo. Dicho de otro modo, el esfuerzo económico realizado por diferentes entidades públicas y privadas de estas regiones vinícolas no se aprovecha si no existe una regulación que permita el desarrollo de iniciativas turísticas que fomenten la asistencia de aquellos visitantes interesados en el producto enoturístico, teniendo en cuenta el importante gasto realizado por el turista internacional, pero limitado en herramientas de interpretación de idiomas, información, organización y transporte.

Son varios los aspectos que un agente como el guía de turismo va a poder solventar y que se encuentran detallados en el siguiente capítulo del trabajo. A continuación, se van a tener en cuenta alguno de los argumentos que la Gerente de la Ruta del Vino de la Ribera del Duero identifica como particulares alrededor de esta actividad<sup>25</sup>. El ANEXO XIV desarrolla de forma más amplia las respuestas obtenidas.

De la entrevista a la Gerente de la Ruta del Vino Ribera del Duero he podido extraer las siguientes conclusiones ligadas a la actividad del guía de turismo en enoturismo.

- Como Ruta del Vino, damos mucha importancia a que cada servicio tenga una especialización y unas garantías. Se parte de la base de que ser guía de turismo en una denominación de origen requiere de dicha especialización.
- El turista internacional cuenta con este servicio, aunque el cliente nacional no lo haga.
- En el Observatorio turístico de las Rutas del Vino no se tienen datos específicos sobre gasto reservado en guías de turismo, pero sería algo importante a analizar.
- Desde el punto de vista didáctico, el guía es un elemento dinamizador que puede elevar el nivel de la zona.
- Es importante un código que regule la labor del guía. Es importante que el guía, al menos, acredite una formación. Los profesionales tienen que estar protegidos.
- En una zona como la Ribera del Duero es importante que un guía pueda posibilitar el transporte por comodidad y rentabilidad.

---

<sup>25</sup> Entrevista semidirigida realizada a Sara García García-Alcalá, Gerente de la Ruta del Vino Ribera del Duero, el día 3 de noviembre de 2022 de forma telefónica. Anexo XIV.

- La situación del transporte en las zonas vinícolas y, más en la Ribera del Duero, es fatal. (ANEXO XV)
- Quiero resaltar la importancia del guía en el papel de embajador de la zona y la interpretación de idiomas.

En cualquier caso, no resulta sencillo recabar información sobre empleo o aspectos económicos al respecto de esta actividad porque en la actualidad la mayor parte de quienes la realizan lo hacen sin publicitarse, dada la confusa normativa que hay al respecto.

### **3.3 Concepto y contextualización del guía enoturístico.**

Una definición de guía de enoturismo que no entrase a polemizar entre las tareas propias o no de su actividad y que no entraría en confrontación con otros sectores económicos sería la siguiente de elaboración propia:

*“Aquel profesional dedicado a la prestación, de manera habitual y retribuida, de servicios de orientación, información, y asistencia al turista del ámbito de la viticultura y la enología”.*

Evidentemente, su labor es más específica y sus funciones, a nivel económico y social, también. Es importante que, para entender por qué la falta de regulación de esta actividad se puede considerar como un problema para el desarrollo de una importante actividad económica, tengamos en cuenta diferentes aspectos. A continuación, se detallan algunos que, a mi juicio, entiendo relevantes:

- **Promoción:** Las zonas que habitualmente están ofreciendo productos de enología no son habitualmente regiones que cuenten con otros recursos económicos, ya que se encuentran en espacios rurales, aislados o alejados de ciudades, con importantes carencias de servicios o industria. Es por tanto importante destacar como la llegada de este tipo de turismo ayuda a mantener parte de la economía rural como pequeñas tiendas, hoteles, servicios de transporte o restaurantes que, de otra forma, no podrían mantenerse abiertas o desarrollarse.
- **Interpretación:** Habitualmente nos encontramos con carencias en idiomas que poco a poco se van solucionando, pero que siguen siendo importantes. De tal

modo que es curioso comprobar como aún, en muchas bodegas, el dueño, el enólogo o la persona responsable de las visitas de la propia bodega se encuentran limitados a la hora de hacer una explicación en diferentes idiomas. Ciertamente el uso y el estudio del inglés se ha incrementado en los últimos años, pero aún hay un número importante de turistas que no están dispuestos a viajar si no encuentran una asistencia en su propia lengua materna. La existencia de guías intérpretes que, en el enoturismo, acercan al turista la explicación o traducción especializada de los conceptos, favorece un mayor desarrollo de la demanda y una garantía de satisfacción por parte del turista. Por otra parte, no todos los viajeros están dispuestos a escuchar una visita en español o inglés, sino en otros idiomas como ruso, chino, alemán, francés, portugués o turco entre otros.

- **Eficiencia:** Cuando se llega a un lugar desconocido hace falta un tiempo de adaptación y una recepción de información que nos posibilite el llegar hasta aquellos recursos que nos resultan más interesantes. Gracias a la labor del guía enoturístico, el visitante puede encontrar referencias sobre los vinos de una región, su tipología, la forma de trabajar en las bodegas, la oferta de vinos que presentan, precios, modo de envío del vino a otros países, restricciones de transporte, etc. Así, el tiempo empleado por el turista y la posibilidad de su disfrute de forma efectiva se hace posible en un ámbito, el del enoturismo, que no está tan desarrollado y no es tan conocido por otros agentes turísticos como agencias generalistas, hoteles y oficinas de turismo.
- **Rentabilidad:** Este es quizás el aspecto más controvertido de la actividad del guía de enoturismo. Ciertamente, si se han de tener en cuenta los parámetros que habría de cumplir un guía de turismo dedicado a esta actividad, se hace fácil entender como la asistencia del visitante requiere igualmente de un transporte por carretera. Es necesario aunar tanto la actividad de guía como la de conductor ya que, de otra forma, las alternativas ofrecidas por avión, barco, tren o taxi, harían completamente ineficiente la actividad y, en muchos casos, se haría imposible su desarrollo. Sirva como ejemplo entender que el turista extranjero, que es quien va a demandar mayoritariamente este tipo de servicio, rara vez se va a transportar haciendo enoturismo en avión o barco por su indiscutible falta de flexibilidad y su coste. En el caso del tren, habitualmente las bodegas no se

encuentran cercanas a las estaciones de tren de áreas urbanas y, como muestra, la Ribera del Duero no cuenta con una sola estación de ferrocarril en funcionamiento en todo su amplio territorio. Las zonas donde habitualmente se desarrolla la actividad enoturística son rurales y el espacio donde se ubican las bodegas suele estar alejado de centros urbanos con infraestructuras de transporte con la excepción de Jerez de la Frontera, Sanlúcar de Barrameda, Haro o San Sadurní d'Anoia. El transporte en turismo (vehículo de menos de 9 plazas) va a ser por tanto el medio de transporte más adecuado a la demanda de este tipo de visitantes, ya que va a ofrecer flexibilidad, costes razonables, fácil acceso a la infraestructura de zonas rurales y comodidad al visitante.

### **3.4 Contexto laboral del guía enoturístico**

Por su trayectoria profesional se podría afirmar que la oferta de servicios enoturísticos en España surgió aproximadamente hace unos 20 años con el nacimiento de las primeras agencias especializadas en este tipo de producto (Vintage Spain, Rutas de Vino y Thabuca) y la dedicación exclusiva de un pequeño número de bodegas al ámbito especializado del enoturismo, al ofrecer visitas a sus instalaciones y catas de sus vinos dentro de la propia bodega. La mediación entre el consumidor final y agencias extranjeras, sobre todo de Estados Unidos, Francia e Italia, que ya habían comenzado con anterioridad esta especialización en el sector del enoturismo, comenzó a proveer de servicios de alojamiento, restauración, visitas a bodegas, actividades de ocio, visitas monumentales y guía intérprete/conductor a aquellos viajeros que, en grupos pequeños o familiares (parejas sobre todo), llegaban a España persuadidos por la calidad de sus vinos y el nombre internacional de algunos de ellos como sería el caso de Marqués de Riscal o Vega Sicilia. Estamos, por tanto, ante la primera necesidad que va a existir sobre esta nueva figura profesional en el panorama turístico español.

En esta incipiente actividad, el guía de enoturismo, por su labor principal, tendría que contar con conocimiento que van más allá de los datos que oficialmente exige la normativa sobre guías, centrados en materia histórica, monumental y artística, siendo fundamental aportar asistencia informativa sobre la cultura vinícola, la geografía de las regiones que se visitan, la historia de bodegas no integradas en ningún listado de monumentos o la experiencia y conocimiento sobre el perfil de los vinos que el visitante

demanda o que el mercado español ofrece. A este conocimiento, por los costes implicados, habría que sumar el hecho de que sea el propio guía quien realiza la conducción del transporte utilizado ya que, de otra manera, se habrían de soportar los gastos de guía más los del conductor para servicios que habitualmente son realizados por visitantes que viajan en pareja. En último lugar, es importante tener en cuenta que el mayor número de visitantes que recibe nuestro país en este ámbito gastronómico llega desde los Estados Unidos, por lo que el conocimiento del inglés como idioma fundamental de trabajo se hace imprescindible. Se trata, por tanto, de una serie de elementos que, de forma diferenciada, se estaban ofreciendo en el ámbito del turismo en España (guía con conocimiento de enología, idiomas y transporte), pero que no se encuentra ni regulado ni fácilmente asumible como actividad por los profesionales que se dedican a ello debido a la falta de un marco jurídico propio. Esta situación de inseguridad jurídica supone un importante riesgo para quienes realizan esta actividad ya que los diferentes marcos legales con los que la actividad se encuentra relacionada (guía de turismo y transporte) están confrontados. Por una parte, el guía de turismo tiene libertad para la prestación de servicios en todo el marco europeo y, por otra, la licencia VTC de transporte en vehículos de menos de 9 plazas no permite la recogida de viajeros fuera de los límites de la Comunidad Autónoma donde se encuentra domiciliada la licencia de transporte.

Las confrontaciones legales más evidentes, en mi opinión, son, en primer lugar, la realización de una actividad económica en la que, en muchas ocasiones, se dan explicaciones de espacios que, dependiendo de la Comunidad Autónoma donde se realiza la actividad turística, van a estar definidos o no como espacios en los que se requiere de guía de turismo con licencia. En segundo lugar, el problema más importante es el del uso de un vehículo para el transporte de sus clientes, sin que, en este caso, se cuente normalmente con una licencia de transporte.

Para añadir dificultad al contexto jurídico de la actividad tendremos en cuenta que, habitualmente, este tipo de servicios no se realiza únicamente dentro del ámbito de una sola Comunidad Autónoma y que, por lo general, los visitantes que llegan a España y demandan este tipo de servicio turístico, buscan una experiencia de varios días en los que se den una serie de parámetros indisolubles. A continuación, se destacan algunos de ellos:

- **Servicio exclusivo:** El cliente que compra este tipo de servicio está dispuesto a gastar una cantidad importante de dinero que, de media, se encuentra entre los 500€-1000€ por día y persona, por lo que exige que el comienzo y finalización de su servicio se haga de forma efectiva en el aeropuerto al que llega, en las estaciones de ferrocarril o en los propios hoteles donde se hospeda. Es, por tanto, difícil asumir que este tipo de cliente se desplace a otros lugares para comenzar dicho servicio. En los capítulos posteriores del estudio quedará patente como la legislación actual no permite que esto sea siempre así.
- **Oferta accesoria:** El enoturismo suele ser realizado por personas que con anterioridad han viajado a otros países y valoran de un modo importante las diferencias culturales existentes entre unos lugares y otros. Por lo general, se encuentran interesados por los vinos españoles, pero también por la gastronomía, la cultura, tradiciones y por aquellas muestras de arte y patrimonio que salpican la geografía española. Es, por tanto, importante que las limitaciones a la hora de asistir a este tipo de cliente se reduzcan lo máximo posible para poder ejecutar el servicio de una forma completa y homogénea por parte de la misma persona especializada.
- **Viajes completos:** Viajar desde un continente a otro requiere de un periodo vacacional por lo general amplio (entre una semana y 15 días de media) en los que el viajero tiene como pretensión aprovechar su tiempo para descubrir el mayor número posible de lugares. En el ámbito enoturístico es habitual que el tour comience en las ciudades con conexiones internacionales (Madrid y Barcelona) y que posteriormente se muevan hacia las regiones más demandadas como La Rioja, la Ribera del Duero, el País Vasco, Priorato o el Marco de vino de Jerez. La normativa actual en algunos casos impide que el transporte público se origine en un lugar diferente al de la domiciliación de la licencia.
- **Producto homogéneo:** España es un país con una indiscutible riqueza cultural en cada una de sus regiones, pero con una no menos riqueza normativa. Esto obliga a que, en ocasiones, algunos servicios que se pueden realizar en unas regiones no se pueden realizar en otras o que las limitaciones territoriales hagan inviable un servicio que se desarrolle de una forma homogénea, esto es, que el

guía pueda ser el mismo, el transporte lo pueda llevar a cabo la misma persona, que la entrada y explicación en monumentos se permita o no dependiendo de la Comunidad Autónoma o que, por ejemplo, le esté permitido o no a un autobús la entrada por un camino para que pueda llevar al visitante hasta una bodega o viñedo.

Parece complicado, por tanto, gestionar este número de licencias y permisos para poder ejercer la actividad tratada en este estudio, habida cuenta de que las normas dan pie a interpretar que hace falta contar con cada una de las licencias o que, por el contrario, para esta actividad no habría por qué contar con ninguna de ellas, y ello dependiendo del servicio que se realiza, dependiendo de la región donde se realiza y dependiendo de la interpretación que estime lo que es legal y lo que no en cada caso, consideración que se tratará en la conclusión del presente trabajo.

### **3.5 La actividad del transporte en el ámbito enoturístico.**

Antes de entrar a tratar este complejo contenido, es importante aclarar las diferentes fuentes del derecho. Aunque, por lo general, la Administración que más va a intervenir en el sector del transporte en España es el Gobierno Central a través del Ministerio de Transporte. Es importante señalar que hay igualmente normativa dictada por las Comunidades Autónomas y que también el Derecho europeo cuenta con normativa aplicable al ámbito del turismo y el transporte.

En este punto del trabajo es necesario delimitar las diferentes tipologías que, según el ordenamiento español, se pueden dar en el sector del transporte, no tratándose de la misma forma un transporte privado que uno público y haciéndose importante su definición y delimitación para poder tratar correctamente los ámbitos de aplicación de la norma.

Tras la entrada en vigor de la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea<sup>26</sup>, se va a dar una masiva derogación de artículos y una profunda transformación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, de

---

<sup>26</sup> Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. «BOE» núm. 160, de 5 de julio de 2013, páginas 50239 a 50289.

30 de julio de 1987 (LOTT). Es interesante comenzar tratando el ámbito del turismo porque en el mismo se va a considerar la definición de transporte turístico como la que define de forma más exacta la tipología de transporte del que se ocupa este trabajo, sin que dicha normativa sobre transporte turístico quede desarrollada o regulada de forma más amplia en otros ámbitos normativos posteriores.

Así, la Ley 9/2013, de 4 de julio, establece la siguiente definición de transporte turístico:

*«Artículo 110.*

*A efectos de esta ley, tendrán la consideración de transportes turísticos los que se realicen en el marco de la ejecución de un viaje combinado ofertado y contratado de conformidad con lo que se encuentre establecido en la legislación sobre defensa de los consumidores y usuarios en relación con esta clase de viajes.*

*Asimismo, tendrán la consideración de transporte turístico aquellos otros que, sin tener una duración superior a las 24 horas y sin incluir una pernoctación, se oferten a través de agencias de viajes, u otros intermediarios reconocidos por la legislación específica de turismo, y se presten conjuntamente con otros servicios complementarios de naturaleza turística, tales como los de manutención, guía turístico o similar.»*

Sin embargo, este artículo no determina si dicho transporte se considerará como privado o público, para lo que nos servimos de la lectura de otro artículo de la misma ley<sup>26</sup> como es el siguiente:

*«Artículo 102.*

*1. **Son transportes privados complementarios** los que llevan a cabo empresas u otras entidades cuyo objeto no es transportar, como complemento necesario o adecuado para el correcto desarrollo de su actividad principal.*

*2. **Los transportes privados complementarios deberán cumplir conjuntamente las siguientes condiciones:***

a) *Si se trata de transporte de mercancías, éstas deberán pertenecer a la empresa o haber sido vendidas, compradas, dadas o tomadas en alquiler, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por ella, constituyendo dicha venta, compra, alquiler, producción, extracción, transformación o reparación parte integrante de la actividad económica principal de la empresa.*

*Si se trata de transporte de viajeros, **los usuarios deben ser trabajadores adscritos a uno de los centros de la empresa u otras personas que asistan a éstos**, debiendo cumplirse en este segundo caso las reglas que al efecto se determinen reglamentariamente.*

b) *El origen o el destino del transporte deberá ser uno de los lugares en que la empresa desarrolle trabajos relacionados con su actividad principal.*

c) *Los vehículos utilizados deberán hallarse integrados en la organización de la empresa en idénticos términos a los previstos en el artículo 54.2. En este caso, también los remolques y semirremolques utilizados habrán de hallarse integrados en la organización de la empresa a título de propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario.*

d) ***Los conductores de los vehículos deberán hallarse integrados en la organización de la empresa y contar con las habilitaciones que, en su caso, resulten pertinentes**, en idénticos términos a los previstos en el artículo 54.3.*

e) *El transporte no podrá ser contratado ni facturado de forma independiente. En su caso, su coste deberá incorporarse al precio final del producto o servicio que constituya la actividad principal de la empresa antes de aplicar el Impuesto sobre el Valor Añadido.*

**3. Cuando no se cumplan las condiciones señaladas en el punto anterior, el transporte quedará sujeto al régimen jurídico del transporte público.**

*Con objeto de comprobar su cumplimiento, durante la realización del transporte deberá llevarse a bordo del vehículo documentación suficiente para acreditar las condiciones señaladas en los apartados a), c) y d) del punto anterior.»*

### **3.6 El transporte público en vehículos de turismo.**

Una vez vista la dificultad para definir el marco legal del transporte realizado por el guía de enoturismo, cabe realizar una búsqueda de aquel formato que posibilitaría realizar un transporte sin riesgo de incumplimiento de la normativa de transporte vigente.

El transporte privado complementario realizado en vehículos de menos de 9 plazas ha sido ya tratado en los párrafos anteriores. El transporte realizado en vehículos superiores a 9 plazas se realiza necesariamente en vehículos que han de cumplir con una licencia de transporte público o con una de transporte privado que obligatoriamente tiene que contar con un permiso por parte de la Administración de acuerdo con el artículo 103 de la Ley 9/2013 de 4 de Julio.

El transporte público en vehículo de menos de 9 plazas podrá acceder a dos tipos de licencia. Una de ella, dependiente de los municipios y que trata de solucionar la demanda de viajes urbanos, llamándose esta VT, y otra que posibilita el transporte en vehículos de menos de 9 plazas con carácter interurbano que sería la licencia VTC. Dado que habitualmente el itinerario realizado por un guía tiene un carácter interurbano, este será el próximo reglamento de interés a tratar.

Como se adelantaba en la introducción de este trabajo, la llegada de las nuevas plataformas de oferta de transporte a través de aplicaciones móviles junto con la de una mayor libertad de establecimiento en el caso de las ocupaciones profesionales, alentada desde la Unión Europea, propició, desde el año 2009 y, sobre todo, con la Ley 25/2009, de 22 de diciembre<sup>27</sup> (llamada también “Ley Onmibus”), la multiplicación de servicios de transporte, sobre todo en las ciudades, lo que conllevó una agresiva respuesta por parte de colectivos afectados como el de los taxistas. Las diferentes Administraciones han intentado buscar una solución a este conflicto con diferentes regulaciones que han entrado en conflicto o bien con las grandes empresas establecidas ya como UBER o CABIFY, o bien con el sector del taxi o bien con la regulación europea.

---

<sup>27</sup> Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. «BOE» núm. 308, de 23 de diciembre de 2009, páginas 108507 a 108578.

En una supuesta búsqueda de convivencia de ambas actividades, orientando los taxis o VT hacia los servicios urbanos y las VTC hacia los interurbanos, los diferentes ejecutivos han intentado lograr el equilibrio imposible que ha derivado en la entrada en vigor del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor<sup>28</sup>.

De cara al asunto que ocupa este trabajo, hay algunos puntos que sería importante tratar. Por una parte, el de entender que quienes, hasta el 1 de octubre de 2022 (fecha en la que acabó el plazo de adaptación del citado Decreto), utilizaban una licencia para poder realizar su actividad en transporte público en vehículo de menos de 9 plazas o la actividad del guía de turismo con transporte para evitar los riesgos derivados de la falta de regulación desde el ámbito del turismo, ya no van a poder ejercer su actividad en los mismos términos en los que se realizaba hasta dicha fecha.

Los cambios experimentados a partir de esa normativa se centran en la naturaleza de la licencia, ya que, siendo originariamente de carácter nacional, con la entrada en vigor de este Real Decreto-ley 13/2018, su artículo 91 fija la siguiente salvedad:

*«Artículo 91.*

*1. Las autorizaciones de transporte público habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio.*

*Por excepción, las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo y las de arrendamiento de vehículos con conductor, que habilitarán exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros. A estos efectos, se considerará que un transporte es interurbano cuando su recorrido rebase el territorio de un único término municipal o zona de prestación conjunta de servicios de transporte público urbano así definida por el órgano competente para ello.*

---

<sup>28</sup> Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor. Publicado en: «BOE» núm. 236, de 29 de septiembre de 2018, páginas 93730 a 93737.

*2. Los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor deberán iniciarse en el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la correspondiente autorización. A tal efecto, se entenderá que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en que son recogidos los pasajeros de forma efectiva.*

Lo que este artículo propicia, es que aquellos profesionales del turismo que se encontraban realizando su actividad en todo el territorio español, a partir del 1 de octubre de 2022 solamente pueden comenzar su servicio dentro de su Comunidad Autónoma a excepción de puertos o aeropuertos, lo cual supone un importante agravio comparativo ya que no todo el territorio cuenta con este tipo de infraestructuras y, en muchas ocasiones, la recogida de los clientes se efectúa fuera de este tipo de instalaciones. Así, por ejemplo, un guía de turismo de La Rioja con un vehículo con licencia VTC para el transporte público de personas y que tiene unos clientes que llegan en un vuelo internacional a Madrid, podrá únicamente hacer el servicio de guía con ellos los próximos días si los recoge en el aeropuerto en el mismo momento en el que llegan. Si, por el contrario, sus clientes deciden descansar uno o dos días en la capital, ese mismo guía de la Rioja ya no estará habilitado para recogerles en el hotel donde se hospedan para llevarles a hacer un tour de bodegas por La Rioja. En este caso, otro transportista, que no necesariamente domina el inglés o tiene conocimientos sobre cultura, patrimonio o enología, les tendría que transportar a La Rioja para que el guía pueda comenzar su servicio dentro de la Comunidad Autónoma donde tiene la licencia.

## **NORMATIVA EUROPEA**

La Comunidad Europea no tiene competencias específicas en el transporte, ya que cada Estado Miembro desarrolla a través de la administración nacional, regional o local los diferentes reglamentos que van a propiciar la regulación de las actividades de transporte de mercancías y viajeros. Sin embargo, las directrices y objetivos comunitarios sí que van a tener un papel importante a la hora de dotar de estructura los diferentes planteamientos nacionales para proveer a los mismos de unos principios de libertad de movimiento y ubicación de la actividad en el territorio de la Unión Europea, pero sobre todo en el ámbito del transporte de mercancías por carreta y en el caso del ferrocarril.

De este modo, la búsqueda de una armonización legislativa, fiscal, técnica y social es el objetivo prioritario de la Comunidad Europea. A su vez, se procura que desde la legislación europea se den unas líneas a seguir a los diferentes países para poder lograr un marco seguro, eficaz y de calidad<sup>29</sup>. Sin embargo, en el Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, en su punto número 13, sí que queda descrita la siguiente consideración sobre transporte turístico:

*“Algunos servicios, a menudo vinculados a una infraestructura específica, se explotan esencialmente por su interés histórico o su finalidad turística. Habida cuenta de que esas operaciones tienen un objetivo ajeno a la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros, no deben quedar sujetas a las reglas y procedimientos aplicables a las exigencias de servicio público.”*

Sirva como ejemplo el caso de Portugal, que, en su Decreto-Lei nº 251/98, de 11 de agosto, modificado varias veces, la última, la Lei nº 35/2016, de 21 de noviembre, en su artículo 23º hace alusión al hecho de que aquellas empresas que se dediquen al transporte turístico estarán sometidas a la aplicación de las normas que regulan el transporte público.

*“Veículos turísticos e isentos de distintivos*

*1 - O regime de acesso à atividade previsto no capítulo II do presente diploma aplica-se às empresas que efectuem transportes com veículos turísticos ou com veículos isentos de distintivos”.*

Sin embargo, ya en junio de 2018 se hizo un Estudio Preliminar para determinar la forma en que interferían los servicios turísticos en el ámbito del transporte público. De dicho informe se extrae como conclusión que la normativa no dejaba claro el concepto jurídico de transporte turístico y que hacía falta una armonización de normas que

---

<sup>29</sup> Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo. «DOUE» núm. 315, de 3 de diciembre de 2007, páginas 1 a 13.

posibilitasen su regulación. En la actualidad, el IMT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes) tiene publicado que, tratándose de vehículos de menos de 9 plazas, las empresas de animación turística o agencias de viajes no han de contar con una licencia.

*As agências de viagem e as empresas de animação turística registadas no Turismo de Portugal também têm de se licenciar no IMT para o transporte de passageiros?*

*Só terão de se licenciar como transportadores públicos de passageiros junto do IMT, I.P., se os veículos utilizados para esse transporte tenham lotação superior a nove lugares.*

La Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) nº 1024/2012, establecen, en sus puntos 2 y 3, del Preámbulo las siguientes apreciaciones:

***“(2)...cualquier normativa nacional que se aplique al transporte por carretera debe ser proporcionada y debe asimismo estar justificada, teniendo en cuenta la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas de trabajo y de protección social para los conductores y de facilitar el ejercicio de la libre prestación de servicios de transporte por carretera basado en una competencia leal entre transportistas nacionales y extranjeros.***

*(3) El equilibrio entre la mejora de las condiciones sociales y laborales de los conductores y la facilitación del ejercicio de la libre prestación de servicios de transporte por carretera basados en una competencia leal entre transportistas nacionales y extranjeros es crucial para el buen funcionamiento del mercado interior.”*

En el texto anterior se hace referencia al hecho de que las normativas de los Estados miembros de la UE sobre el transporte por carretera deben de garantizar la libre prestación de servicios, al igual que ya ocurriera con la adaptación de la legislación de

guías de turismo al marco común europeo y a la competencia leal entre transportistas nacionales y extranjeros. De este modo surge una duda al respecto: ¿Es competencia leal y libre prestación de servicios que un guía de otro país europeo a quien la legislación de su país no le impida el transporte de viajeros y que no tenga limitado el origen de sus servicios en una zona determinada conforme a la legislación de su país pueda recoger clientes en España y hacer un recorrido por varias regiones españolas mientras que un guía turístico domiciliado en España con licencia para transportar viajeros solo pueda realizar servicios si comienza en su propia Comunidad Autónoma?

# CAPÍTULO II

## Estudio del problema

## 4. ESTUDIO DEL PROBLEMA

### 4.1 Acceso a la profesión de guía enoturístico: Licencias y permisos.

Una vez detallados los elementos jurídicos que entran a formar parte de la actividad de guía relacionado con enoturismo, se va a hacer una recopilación de aquellas licencias o permisos que se hacen obligatorios en cada supuesto, desde una persona que se ocupe únicamente de la explicación de una bodega hasta un guía que realice funciones de intérprete y acompañamiento con transporte durante un recorrido de varios días. Para ello, van a tenerse en cuenta diferentes tipos de normativa que, para una actividad similar, obligan a disponer de diferentes tipos de licencias y permisos. Se diferenciará la actividad dependiendo del perfil de persona que transporte, del origen o destino de la misma, o del número de personas que transporte y medio que utilice, ya sea un turismo o un autobús.

- **Guía enoturístico en una bodega sin transporte:** En principio, aquella persona que realiza una visita guiada dentro de las instalaciones de una bodega y que no utiliza ningún tipo de transporte, no necesitara licencia ni permiso alguno, aparte del alta obligatoria como trabajador de la bodega o trabajador autónomo en el caso de tratarse de un profesional independiente. Sin embargo, en el caso de que se trate de una bodega que cuente con algún tipo de catalogación como elemento histórico cultural o artístico o en el caso de estar protegida como Bien de Interés Cultural, como pueda ser el caso de algunos conjuntos etnográficos en varias regiones españolas, el guía de turismo, según la normativa de guías de la mayor parte de las CCAA, tendría que contar con una acreditación como guía de turismo, accediendo a ella a través de las diferentes pruebas obligatorias.
- **Guía enoturístico en una bodega con transporte:** Aquellas personas que realizan su labor como guía, al igual que en el caso anterior, deberán de contar con la acreditación como tal si explican elementos que formen parte de los diferentes listados de protección o Bienes de Interés Cultural. Si, como es el caso, requiriese de un transporte para mover a los visitantes a otros lugares como pueda ser el viñedo, si se efectúa en un vehículo de más de 9 plazas debería pedir a la Dirección de Transportes de su Comunidad Autónoma un permiso de Transporte Privado Complementario. En el caso de tratarse de vehículos de menos de 9 plazas, teniendo en cuenta que el transporte se hace únicamente para

responder a las necesidades internas de la bodega de llevar a sus visitantes de un lugar a otro de la misma y siendo el lugar de llegada o partida aquel donde se encuentran algunas de las instalaciones de la propia bodega o empresa, no se necesitaría ningún tipo de licencia o permiso de transporte.

- **Guía enoturístico en una excursión de un día en autobús.** En el caso de tratarse de una excursión de un día, al igual que en los casos anteriores, habría que considerar en primer lugar si se van a explicar, durante el recorrido, espacios que entren dentro de algún listado de protección o si son Bienes de Interés Cultural. El recorrido en autobús fuera del ámbito del transporte interno de la bodega o empresa requerirá necesariamente una licencia de transporte público.
- **Guía enoturístico en una excursión de un día en vehículo de turismo:** Este es el caso más común en este tipo de servicio. Al igual que en el caso anterior hay que valorar la necesidad de contar con una acreditación como guía oficial de turismo si se quieren explicar elementos históricos y artísticos protegidos o Bienes de Interés Cultural. Además, la salida o llegada no se suele hacer en las instalaciones donde se realiza la actividad de la agencia de viajes o el domicilio del guía, sino que el origen suele darse en hoteles o apartamentos y el destino en bodegas o restaurantes. En este caso, la regulación de los transportes privados complementarios exige que *“los usuarios deben ser trabajadores adscritos a uno de los centros de la empresa u otras personas que asistan a éstos”*, por lo que seguramente se tendría que contar con una licencia de transporte público.
- **Guía enoturístico en una excursión de varios días en autobús:** Como aparece descrito anteriormente, en el caso de transporte en autobús se va a requerir necesariamente una licencia de transporte público. El guía, además, estará acreditado en el caso de tener que explicar lugares que estén listados como patrimonio o Bienes de Interés Cultural. Como diferencia importante respecto a este mismo tipo de actividad en un vehículo menor de 9 plazas, los autobuses tendrán libertad para comenzar y acabar en cualquier punto que se requiera.
- **Guía enoturístico en una excursión de varios días en turismo:** Respecto a este supuesto, la gran diferencia que se presenta con respecto a la realización de la misma actividad en un vehículo de menos de 9 plazas, este servicio no contará

con la posibilidad de realizar el itinerario desde o hacia cualquier punto geográfico, sino que está limitado a comenzarlo únicamente desde el lugar donde tiene domiciliada la licencia, o desde puertos y aeropuertos. A efectos prácticos, si un visitante hace una reserva de este tipo de servicios a un guía, este no podrá recogerle en su hotel si este está situado fuera de la región donde está domiciliada la actividad, aunque se trate de una licencia nacional y aunque esto sí fuese posible hasta el 1 de octubre de 2022.

#### **4.2 Marco legal aplicable al guía de turismo en el sector del transporte.**

Tras la exposición de las leyes que pueden afectar al ámbito del guía de enoturismo en lo referente al transporte de sus clientes, propongo a continuación las dos soluciones más realistas que posibilitarían un acercamiento al marco legal que se exige en el sector del transporte, pero que en ningún caso soluciona de forma eficaz el problema planteado en este trabajo.

Por un lado, estaría el entender que el transporte, en la actividad del guía, es un accesorio para que se pueda llevar a cabo su propia profesión principal de “guía de turismo” y que no representaría una parte importante del producto final. En este caso nos encontraríamos con la actividad de “**transporte privado complementario**”. Los problemas que derivan de esta consideración son, en primer lugar, la falta de claridad en la Ley 9/2013, de 4 de julio, para entender si el lugar al que el guía transporta a los visitantes (bodegas o restaurantes) se puede considerar un “centro de su empresa” y si el vehículo utilizado es igualmente parte de la estructura de la misma. A este problema se le suma el hecho de que, ocurriendo algún tipo de percance, habría que determinar si el viajero o turista se encontraría respaldado por el seguro del vehículo utilizado por el guía, teniendo en cuenta la interpretación que la compañía de seguros pudiera dar a dicho tipo de actividad.

Por otro lado, se podría dar el caso de realizar esta actividad con una licencia que posibilite el **transporte público** en vehículos de menos de 9 plazas de carácter interurbano llamada VTC, para lo cual el nuevo Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, exige que la recogida de los viajeros se de en la Comunidad donde está establecida la licencia, en puertos o aeropuertos. Estos requerimientos implicarían protección al viajero, sin embargo, en el supuesto de que un visitante quiera realizar una

excursión de un día o de varios, se tendrá que trasladar por su cuenta hasta la región donde está su guía o que este vaya a recogerle a algún puerto o aeropuerto. En los casos en los que la duración del viaje sea de varios días, podría resultar una “solución”, pero, en el caso de excursiones de unas horas, este supuesto es inviable.

Queda, por tanto, otra alternativa, que es la de pedir a la propia Administración que aclare cómo se debiera de llevar a cabo esta actividad y como enmarcarían el tipo de transporte que se quiere realizar en el contexto de un guía de turismo que utiliza un vehículo.

### **4.3 Implicación de la Administración Pública en la regulación de la actividad.**

Dada la dificultad para entender el marco legal en el que se debe de realizar esta actividad, se ha intentado pedir respuestas a algunas de las Administraciones Públicas y entes que pueden estar involucrados en esta regulación. Dado que se trata de una actividad turística y que las competencias en turismo están completamente traspasadas a las CCAA, se hace una primera consulta a la Junta de Castilla y León al respecto de la situación.

En la carta recibida del **Servicio Territorial de Fomento de la Junta de Castilla y León** (que se aporta en el ANEXO IV) se describe la actividad de guía de turismo como una actividad que no necesariamente ha de contar con un transporte por lo que se exige el uso de un transporte público con tarjeta VT para poder realizarla, indicando igualmente que estas tarjetas son municipales y que solo se podría recoger a los viajeros en el municipio donde se solicita la misma.

Dado que los límites ya tratados de las licencias de transporte de viajeros en vehículos de menos de 9 plazas están ligados directamente a las competencias del **Ministerio de Transportes**, se le hace una consulta a este organismo para obtener una solución al citado problema. En la respuesta obtenida (que se aporta en el ANEXO V) se califica al Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, como una normativa necesaria para contribuir al tratamiento armónico de las modalidades de transporte público taxi y VTC, sin dar lugar a la posibilidad de una licencia que permita el transporte interurbano en España en vehículos de menos de 9 plazas sin limitar el servicio con respecto a su

origen o destino al igual que ocurre con el transporte que se realiza en vehículos de más de 9 plazas.

Entendiéndose que este es un problema que afecta a todo el territorio nacional y a una actividad, la turística, y que no se limita únicamente a servicios de ámbito regional o local y que perjudica seriamente la oferta turística, sobre todo en uno de sus ámbitos, el gastronómico, que **Turespaña** más está promoviendo, se le pregunta igualmente a este organismo sobre la posibilidad de buscar una solución a dicho problema. En este caso, la respuesta básicamente es que Turespaña no tiene competencias ni en Turismo, ya que son competencias de las CCAA, ni en el ámbito del transporte, ya que depende del Ministerio de Transportes. (Puede verse al respecto el ANEXO VI).

Por el mismo motivo planteado anteriormente, se hace un llamamiento al **Ministerio de Comercio, Industria y Turismo** para poder evaluar el modo en que se puede buscar una solución global a esta actividad, siendo su respuesta (que puede consultarse en el ANEXO VII) que esta materia no entra dentro de su competencia, sino en la de la Administración local, en la autonómica y en la del Ministerio de Transportes.

Como se puede apreciar, ninguna Administración parece tener competencias al respecto, por lo que se traslada igualmente al **Ministerio de la Presidencia del Gobierno** un escrito pidiendo información al respecto de la actividad de guía con transporte y su posible solución. En este caso, la respuesta es un agradecimiento por escribirles, que sienten el malestar por el problema y que el Presidente del Gobierno agradece saber de primera mano este tipo de situaciones. (Puede verse al respecto el ANEXO VIII).

Visto que en la Administración española no se da ninguna solución a esta situación, la queja se traslada a instancias europeas.

Uno de los organismos encargados de velar por los derechos de los ciudadanos europeos y sus actividades económicas en otros Estados miembros es SOLVIT<sup>30</sup>. Se les hace llegar un escrito planteando la situación, en particular la discriminación del propio Estado español con sus ciudadanos y sus actividades frente a otros países -veíamos en apartados anteriores el caso de Portugal, cuyos transportistas y guías de turismo podrían comenzar su actividad en cualquier Comunidad española sin que un español pueda

---

<sup>30</sup> SOLVIT es un servicio gratuito de las Administraciones nacionales de los países de la UE que puede intervenir en los casos en que una Administración Pública de un Estado miembro no respete los derechos que otorga la UE a los ciudadanos y a las empresas y todavía no se haya llevado el asunto a los tribunales.

hacerlo en igualdad de condiciones-. La respuesta de **SOLVIT** (que puede consultarse en el ANEXO IX) es básicamente que, en el caso de que la limitación de los servicios de transporte con licencia VTC para comenzar en cualquier lugar de Europa, fuese una discriminación realizada por parte de otro Estado miembro, sí que se daría lugar a una respuesta de SOLVIT. Sin embargo, en este caso, la discriminación de que un vehículo con dicha licencia nacional VTC solo pueda comenzar servicios en la Comunidad Autónoma en la que está registrado es decisión del propio Estado español, por tanto, SOLVIT no se implica.

Otro organismo europeo que atiende directamente las consultas y denuncias de los ciudadanos de la UE es el **Parlamento Europeo** a través del Comité de Peticiones. En este caso, entienden que se infringen los derechos de libertad de movimiento dentro de la UE y de libre establecimiento de las actividades, y determinan comenzar una investigación sobre lo sucedido, aún no concluida. (Puede verse al respecto el ANEXO X).

Tratándose de un tema complejo en el que tienen competencias varias Administraciones y afecta a distintos sectores, tanto transporte como turismo, se trasladan dos quejas, una al Procurador del Común y otra al Defensor del Pueblo, para que puedan estudiarlas y tratar de encontrar una solución a los límites planteados. En los ANEXOS XI y XII se pueden consultar las respuestas recibidas en las que, por parte del **Defensor del Pueblo**, se insta a que sean las CCAA las que busquen una solución y, en el caso del **Procurador del Común**, se expone que *“La mera discrepancia con las decisiones administrativas adoptadas siguiendo el procedimiento pertinente y dentro del marco de competencias del órgano correspondiente, no puede considerarse constitutiva de una irregularidad”*.

Por último, quedaría por exponer lo que, a nivel jurídico, ha explicado un **equipo de abogados especializados en transporte** al respecto de la situación planteada (puede verse al respecto el ANEXO XIII). Básicamente, lo que vienen a decir es que, una vez entrado en vigor el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, no hay modo de realizar un servicio de transporte de viajeros en vehículos de menos de 9 plazas en diferentes regiones del territorio español a no ser que la recogida de viajeros se de en el lugar donde está domiciliada la licencia, en puertos o aeropuertos. Se da la circunstancia de que, no contando con licencia de transporte público, se estaría realizando un

transporte ilegal de viajeros; haciendo el transporte en un autobús, sí que se podría realizar un recorrido desde cualquier punto de la geografía española, pero, en el caso de hacerse con un vehículo de transporte público de menos de 9 plazas, desde el 1 de octubre de 2022 solo podría haber posibilidad de empezar un servicio en cualquier punto de España si se contara con las 17 licencias VTC de cada una de las CCAA que conforman el Estado; hecho que evidentemente sería del todo imposible ya que, además, este tipo de licencias rara vez se están dando.

## 5. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS

Profundizando en la búsqueda del espacio normativo que acompaña al guía de turismo en el sector del enoturismo, se hacen imprescindibles 3 análisis fundamentales.

- En primer lugar, que, para el enriquecimiento de los recursos turísticos, en el caso de este trabajo en el ámbito específico del enoturismo, sería fundamental que, como han desarrollado ya varias regiones en relación al ejercicio de actividades en la naturaleza con la regulación de los monitores o guías de la naturaleza, existiesen otras especializaciones como la ya comentada de Castilla y León en el enoturismo, incluso **licencias específicas para el desarrollo de la actividad**. Por una parte, ello ayudaría al consumidor a obtener una garantía a la hora de contratar el servicio y, por otra, serviría para delimitar el espacio laboral y normativo en el que se mueve este tipo de actividad en la que, al contrario de lo dicho en la respuesta de la Junta de Castilla y León, un guía de turismo sí que tiene que llevar asociado un transporte dada la necesidad de trasladar personas que han hecho un consumo de alcohol durante el desarrollo de la misma. También es destacable el hecho de que, al desarrollarse esta actividad en espacios rurales, el acceso al transporte público regular de viajeros es prácticamente inexistente lo que hace preciso el uso de un vehículo.
- El segundo punto a tener en cuenta es el de comprender el transporte realizado por un guía como un transporte público o privado complementario. En este aspecto, tal cual está ahora mismo la normativa, se entiende que el caso que mejor favorece el cumplimiento de la Ley de Transportes es el uso de una licencia de transportes VTC aunque, tal cual se ha avanzado, con la misma no se solucionan los problemas de movilidad entre varias regiones. En todo caso, se determinase un modelo u otro para realizar la actividad, sí que es importante

destacar que, para que los consumidores de este tipo de actividades se encontrasen respaldados ante un posible accidente y de cara a una investigación de lo ocurrido por parte de las compañías aseguradoras, sería útil que **la propia Administración Pública fijase algún tipo de documentación o permiso de transporte turístico** para que este se desarrollase de acuerdo a un marco legal delimitado.

- Por último, hacer una reflexión sobre la **falta de empatía de la Administración** a la hora de asumir la responsabilidad que tienen con los ciudadanos para hacer más fácil su acceso al mundo laboral, evitar la inseguridad jurídica y garantizar la armonización de las normas o el desarrollo de las mismas para que la evolución que la sociedad realiza gracias a la iniciativa de los agentes sociales y de la propia población, no se vea mermada precisamente por quienes tienen que hacer lo posible para adaptar la realidad jurídica a la realidad social.

## 6. CONCLUSIONES

- I. Una vez realizada una revisión sobre la normativa que afecta a la profesión de guía en el ámbito enoturístico, destacar la dificultad para poder enmarcar esta profesión dentro de la regulación propia de los guías de turismo de cada una de las Comunidades Autónomas.
- II. La figura del guía de turismo es muy similar en la mayor parte de los reglamentos de las CCAA, sin que haya una normativa que defina el espacio laboral o las condiciones de esta profesión de una forma concreta.
- III. La legislación referente al ámbito del transporte se encuentra en constante cambio tras las medidas adoptadas por los diferentes organismos y los diferentes países del entorno de cara a regular la entrada de nuevas modalidades de contratación a través de aplicaciones móviles, lo que ha llevado a la limitación de ciertas actividades entre las cuales se encuentra el transporte turístico en vehículos de turismo.
- IV. El interés de la Administración Pública y de los diferentes organismos con el desarrollo o la interpretación de la normativa es mínimo, siendo imposible desarrollar la actividad de guía dentro de un marco legal inequívoco.

## **7. FUTURAS LINEAS DE TRABAJO**

Algunas posibilidades que se pueden dar en el futuro de cara a plantear un desarrollo más amplio del estudio de este caso o el de la búsqueda de soluciones son las siguientes:

- Acercar a las Administraciones relacionadas con el ámbito del turismo la necesidad de emprender una regulación que permita el ejercicio de esta actividad dentro de una normativa eficiente, clara y responsable.
- Contactar con asociaciones de guías, dentro del enoturismo o en otras áreas en las que también, por algún motivo no planteado en este trabajo, pueda ser necesario el traslado de los clientes en vehículos de turismo, para abordar la problemática con una denuncia más amplia que pueda dar lugar a una respuesta institucional o a una solución del problema.
- Denunciar en instancias jurídicas la inseguridad legal de la actividad dada la falta de normativa y la poca implicación de la Administración para hacer una interpretación de la normativa actual.
- Hacer llegar las conclusiones de la investigación a los promotores de iniciativas turísticas con el ánimo de hacer presión para que la Administración decida desarrollar una regulación eficaz.
- Analizar las resoluciones pendientes dentro del ámbito de la justicia europea de cara a una posible denuncia por parte del Parlamento Europeo por la falta de libertad de movimiento para el desarrollo de actividades como la del transporte de viajeros por carretera, lo cual podría llevar a una mejora en el acceso a la actividad.

## 8. BIBLIOGRAFIA Y WEBGRAFÍA

Diagnóstico ao transporte de passageiros efetuado por agentes económicos licenciados para atividade turística e Agências de Viagens e Turismo. Autoridade da Mobilidade e dos Transportos (2018). [https://www.amt-](https://www.amt-autoridade.pt/media/1741/diagnostico_transporte_passageiros_ambito-turistico.pdf)

[autoridade.pt/media/1741/diagnostico\\_transporte\\_passageiros\\_ambito-turistico.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/1741/diagnostico_transporte_passageiros_ambito-turistico.pdf)

REGLAMENTO para el buen régimen en el servicio de Intérpretes-Guías, para la visita de edificios histórico-artísticos de Toledo. Gobierno Civil de Toledo (1903).

Recuperado de <https://www.toledo.es/wp-content/uploads/2018/10/el-reglamento-del-servicio-de-interpretres-guias-en-toledo-de-1902.pdf> Consultado el 02/10/2022

Relatório Preliminar sobre Concorrência e Regulação no Transporte de Passageiros em Veículos Ligeiros. Autoridade da Concorrência (2018).

<https://www.concorrenca.pt/sites/default/files/2021-06>

San Román Cutanda, J. M. (2018). Evolución Histórico-Jurídica del Marco Legal de la Profesión de Guía Turístico en España: Algunos Apuntes sobre el Turismo en Toledo.

Archivo Secreto (2018). Recuperado de: <https://www.toledo.es/wp-content/uploads/2019/10/articulo-de-jose-maria-san-roman-cutanda.pdf> Consultado el 02/10/2022

Directiva (UE) 2020/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n°

1024/2012. DOUE-L-2020-81226. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2020-81226>

Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Jefatura del Estado. Referencia: BOE-A-2013-7320.

<https://www.boe.es/eli/es/l/2013/07/04/9>

DECRETO 5/2016, de 25 de febrero, por el que se regula el acceso y ejercicio de la actividad de guía de turismo en la Comunidad de Castilla y León. BOCYL 39. 26 de febrero de 2016.

Decreto-Lei n.º 251/98 de 11 de agosto. Acesso à actividade e ao mercado dos transportes em táxi. Diário da República n.º 184/1998, Série I-A de 1998-08-11.

<https://dre.pt/dre/legislacao-consolidada/decreto-lei/1998-75769585>

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Referencia: BOE-A-1990-24442.

<https://www.boe.es/eli/es/rd/1990/09/28/1211>

Decreto Regulamentar n.º 41/80, de 21 de agosto. Cria um regime especial de licenciamento para veículos ligeiros de passageiros afectos a transportes de aluguer de carácter turístico. Ministérios do Comércio e Turismo e dos Transportes e Comunicações. Diário da República n.º 192/1980, Série I de 1980-08-21.

<https://dre.tretas.org/dre/14384/decreto-regulamentar-41-80-de-21-de-agosto>

Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo. DOUE-L-2007-82206. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2007-82206>

ORDEN de 31 de enero de 1964 por la que se aprueba el Reglamento Regulator del Ejercicio de Actividades Turístico-informativas Privadas. Ministerio de Información y Turismo (1964) Recuperado de <https://www.boe.es/boe/dias/1964/02/26/pdfs/A02584-02591.pdf> Consultado el 02/10/2022.

## **ANEXOS**

ANEXO I: Listado de normativa de las CCAA.

ANEXO II: Requerimientos para acceder a la especialización como guía de enoturismo en Castilla y León.

ANEXO III: Entrevista a la gerente de la Ruta del Vino Ribera del Duero.

ANEXO IV: Carta recibida desde el Servicio Territorial de Fomento de la Junta de Castilla y León.

ANEXO V: Carta recibida desde el Ministerio de Transportes.

ANEXO VI: Respuesta a través de mail recibida de Turespaña.

ANEXO VII: Respuesta del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

ANEXO VIII: Respuesta del Ministerio de la Presidencia del Gobierno de España.

ANEXO IX: Respuesta de SOLVIT.

ANEXO X: Respuesta del Comité de Peticiones del Parlamento Europeo.

ANEXO XI: Carta del Defensor del Pueblo.

ANEXO XII: Carta del Procurador del Común.

ANEXO XIII: Exposición del marco legal planteada por abogados especializados en transporte.

ANEXO XIV: Carta de la Dirección de Turismo de la Junta de Castilla y León.

ANEXO XV: Artículo de periódico sobre transporte y enoturismo en la Ribera del Duero.

## ANEXO I

### ANDALUCIA:

Decreto 214/2002, de 30 de julio, por el que se regula las Guías de Turismo de Andalucía.

Decreto 8/2015, de 20 de enero, regulador de guías de turismo de Andalucía.

### ARAGÓN:

Decreto 196/1998, de 9 de diciembre, del Gobierno de Aragón, por el que se regula la actividad de Guía de Turismo en la Comunidad Autónoma de Aragón.

Decreto 264/2007, de 23 de octubre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Reglamento de Guías de Turismo.

Decreto 21/2015, de 24 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Reglamento de guías de Turismo.

Orden de 23 de julio de 2001, del Departamento de Cultura y Turismo, sobre monitores, guías e instructores de las empresas de turismo activo y de aventura.

### ISLAS BALEARES:

Ley 5/2004, de 20 de diciembre, de creación del Colegio Oficial de Guías Turísticas de las Illes Balears.

Decreto 112/96, de 21 de junio, por el que se regula la habilitación de Guías de Turismo en las Islas Baleares.

Decreto 90/1997, de 4 de julio, por el que se modifica el Decreto 112/1996, de 21 de junio, que regula la habilitación de guía turístico en las Islas Baleares.

Decreto 136/2000, de 22 de septiembre, por el cual se modifica el Decreto 112/1996, de 21 de junio, por el que se regula la habilitación de guía turístico en las Islas Baleares.

### CANARIAS:

Decreto 59/1997, de 30 de abril, por el que se regulan las actividades turístico-informativas.

Decreto 212/2011, de 10 de noviembre, del Presidente, por el que se desarrolla el Decreto 13/2010, de 11 de febrero, sobre acceso y ejercicio de la profesión de guía de turismo en la Comunidad Autónoma de Canarias.

Decreto 88/2012, de 15 de noviembre, de modificación del Decreto 13/2010, de 11 de febrero, por el que se regula el acceso y ejercicio de la profesión de Guía de Turismo en la Comunidad Autónoma de Canarias.

Decreto 9/2013, de 19 de febrero, del Presidente, por el que se modifica el Decreto 212/2011, de 10 de noviembre, del Presidente, de desarrollo del Decreto 13/2010, de 11 de febrero, sobre acceso y ejercicio de la profesión de Guía de Turismo en la Comunidad Autónoma de Canarias.

Orden de 23 de octubre de 2001, por la que se regula la actividad de Guía de Turismo Sectorial en la modalidad de Observación de Catáceos y las pruebas de Habilitación.

#### **CANTABRIA:**

**Decreto 32/1997, de 25 de abril, por el que se aprueba el Reglamento para el ejercicio de actividades turístico-informativas privadas.**

**Decreto 51/2001, de 24 de julio, por el que se modifica el Decreto 32/1997, de 25 de abril, por el que se aprueba el reglamento para el ejercicio de actividades turístico-informativas privadas.**

#### **CASTILLA Y LEÓN:**

**Ley 14/2010, de 9 de diciembre, de turismo de Castilla y León.**

**Decreto 101/95, de 25 de mayo, por el que se regula la profesión de Guías de Turismo en la Comunidad Autónoma de Castilla-León.**

**Decreto 25/2000, de 10 de febrero, por el que se modifica el Decreto 101/1995, de 25 de mayo, por el que se regula la profesión de guía de turismo de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.**

**Orden de 26 de septiembre de 1995, de desarrollo del Decreto 101/1995, de 25 de mayo, por el que se regula la profesión de Guía de Turismo de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.**

#### **CASTILLA - LA MANCHA:**

**Decreto 96/2006, de 17-07-2006, de Ordenación de las Profesiones Turísticas.**

#### **CATALUÑA:**

**Decreto 5/1998, de 7 de enero, sobre la actividad de Guía de Turismo.**

**Decreto 120/2000, de 20 de marzo, por el cual se modifica el artículo 11 del Decreto 5/1998, de 7 de enero, sobre la actividad de guía de turismo.**

**Orden ICT/352/2002, de 3 de octubre, por la cual se establecen los procedimientos de reconocimiento de habilitaciones de guías de turismo expedidas por otras administraciones públicas.**

**EMO/1263/2012, de 14 de juny, per la qual s'aproven les bases per a la participació en el procés selectiu per a l'accés a l'habilitació de guia de turisme de Catalunya, les quals es publiquen a l'annex d'aquesta Resolució, i s'obre la convocatòria corresponen.**

#### **PAIS VASCO:**

**Decreto 305/2000, de 26 de diciembre, por el que se regula la calificación de las empresas de inserción, se establece el procedimiento de acceso a las mismas y se crea el registro de empresas de inserción.**

**Decreto 305/2010, de 23 de noviembre, por el que se establece el currículo correspondiente al título de Técnico Superior en Guía, Información y Asistencias Turísticas.**

#### **EXTREMADURA:**

**Decreto 12/96, de 6 de febrero. Guías de Turismo.**

Decreto 43/2000, de 22 de febrero, por el que se modifica el Decreto 12/1996, de 6 de febrero, por el que se aprueba el reglamento de la actividad profesional de Guía Turístico.

Decreto 37/2015, de 17 de marzo, por el que se regula la actividad profesional de Guía de Turismo en la Comunidad Autónoma de Extremadura.

#### **GALICIA:**

Decreto 42/2001, de 1 de febrero, de Refundición en materia de agencias de viajes, guías de turismo y turismo activo.

Decreto 73/2015, de 7 de mayo, por el que se regula la profesión de guía de turismo de Galicia.

#### **LA RIOJA:**

Decreto 27/1997, de 30 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de la profesión de Guías de Turismo.

Decreto 20/2000, de 28 de abril, de modificación del Decreto 27/1997, de 30 de abril, por el que se aprueba el Reglamento regulador de la profesión de Guías de Turismo.

Decreto 111/2003, de 10 de octubre, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 2/2001, de 31 de mayo, de Turismo de la Rioja. (Título VI, Capítulo II, artículos 242 a 253 y Disposición Transitoria 11ª).

Decreto 73/2015, de 7 de mayo, por el que se regula la profesión de guía de turismo de Galicia.

Decreto 14/2011, de 4 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la Ley 2/2001, de 31 de mayo, de Turismo de La Rioja.

#### **COMUNIDAD DE MADRID:**

Ley 8/2009, de 21 de diciembre, de Medidas Liberalizadoras y de Apoyo a la Empresa Madrileña.

Decreto 47/96, de 28 de marzo, por el que se regula la habilitación y actividad de Guías de Turismo en la Comunidad de Madrid.

Decreto 228/2000, de 19 de octubre, de modificación del artículo 6 del Decreto 47/1996, de 28 de marzo.

Decreto 84/2006, de 26 de octubre del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Decreto 47/1996, de 28 de marzo.

Orden 426/1997, de 17 de enero de la Consejería de Economía y Empleo, de desarrollo del Decreto 47/1996, de 28 de marzo, por el que se regula la habilitación y actividad de Guía de Turismo en la Comunidad de Madrid.

#### **REGIÓN DE MURCIA:**

Ley 12/2013, de 20 de diciembre, de Turismo de la Región de Murcia.

Decreto 178/95, de 20 de diciembre, por el que se regula la profesión de guía de turismo en la Región de Murcia.

**Decreto n.º 37/2011, de 8 de abril, por el que se modifican diversos decretos en materia de turismo para su adaptación a la ley 11/1997, de 12 de diciembre, de turismo de la Región de Murcia tras su modificación por la ley 12/2009, de 11 de diciembre, por la que se modifican diversas leyes para su adaptación a la directiva 2006/123/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior.**

**Orden de 8 de abril de 1997, que desarrolla el Decreto 178/1995, de 20 de diciembre por el que se aprueba la regulación de la profesión de Guía de Turismo en la Región de Murcia.**

**Orden de 24 de febrero del 2000, por la que se interpreta el artículo 6 del Decreto 178/1995, de 20 de diciembre, por el que se aprueba la regulación de la profesión de Guía de Turismo de la Región de Murcia.**

#### **COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA:**

**Ley Foral 7/2003, de 14 de febrero, de Turismo de Navarra.**

**Ley Foral 6/2010, de 6 de abril, de modificación de diversas leyes forales para su adaptación a la directiva 2006/123/ce, relativa a los servicios en el mercado interior.**

**Decreto 125/95, de 20 de mayo, por el que se regula la profesión de guías de turismo en Navarra.**

**Decreto Foral 288/2004, de 23 de agosto, por el que se aprueba el reglamento para el ejercicio de la actividad de las empresas dedicadas a la prestación de servicios de turismo activo y cultural.**

#### **PRINCIPADO DE ASTURIAS:**

**Decreto 59/2007, de 24 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento regulador de la profesión de Guía de Turismo en el Principado de Asturias.**

#### **COMUNIDAD VALENCIANA:**

**Decreto 62/1996, de 25 de marzo, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento regulador de la Profesión de Guía Turístico. (DOCV núm. 2722 de 3 de abril de 1996).**

**Decreto 26/2001, de 30 de enero, del Consell, de modificación de los artículos 9 y 12 del Decreto 62/1996, de 25 de marzo, por el que se aprobó el reglamento Regulador de la Profesión de Guía Turístico. (DOCV núm. 3931 de 2 de febrero de 2001).**

**Decreto 190/2005, de 9 de diciembre, del Consell, por el que se modifica el Decreto 62/1996, de 25 de marzo, por el que se aprobó el Reglamento regulador de la Profesión de Guía Turístico en el ámbito de la Comunitat Valenciana (DOCV núm. 5153 de 13 de diciembre de 2005).**

**Decreto 90/2010, de 21 de mayo, del Consell, por el que se modifica el reglamento regulador de la profesión de guía de turismo en el ámbito territorial de la Comunitat Valenciana, aprobado por el Decreto 62/1996, de 25 de marzo, del Consell.**

**Decreto 10/2013, de 11 de enero, del Consell, por el que modifica el Reglamento regulador de la profesión de Guía de Turismo de la Comunitat Valenciana, aprobado por el Decreto 62/1996, de 25 de marzo, del Consell.**



## Requisitos de formación o experiencia para la especialidad de Enoturismo

1. Título universitario de Grado o Licenciatura en enología, o ramas similares.
2. Título universitario oficial de Master en materias relacionadas con la enología.
3. Título de profesional básico, de técnico o técnico superior correspondiente a las enseñanzas de formación profesional relacionadas con la enología.
4. Certificados de profesionalidad del Servicio público de Empleo de Castilla y León referido al catálogo nacional de cualificaciones en materias relacionadas con la enología.
5. Título de formación especializada en enología, con una duración mínima de 50 horas presenciales ó 100 de teleformación, expedidos por centros acreditados por los órganos competentes en materia de Educación o Empleo.
6. Título acreditativo de superación de un curso de sumiller profesional con una duración mínima de 250 horas.
7. Título de curso específico incluido dentro del Programa de Formación de la Consejería competente en materia de turismo, relacionados con la enología.
8. Experiencia profesional en información y asesoramiento en materia de enología, por un período mínimo de seis meses.

## **ENTREVISTA A SARA GARCÍA GARCÍA-ALCALÁ**

**(3 de noviembre de 2022)**

### **GERENTE DE LA RUTA RIBERA DEL DUERO**

#### **¿Qué importancia tiene el guía de turismo en el enoturismo?**

Como Ruta del Vino, mucha importancia a que cada servicio tenga una especialización y unas garantías. Al igual que se espera de una bodega un responsable con conocimiento, el guía de turismo es un anfitrión que tiene que tener un conocimiento específico. Se parte de la base de que ser guía de turismo en una denominación de origen requiere de una especialización.

#### **¿Cuál es el perfil del viajero que requiere de este tipo de servicio?**

El perfil del cliente que invierte en un servicio de guía tiene un nivel de conocimiento alto. El turista internacional cuenta con este servicio, aunque el cliente nacional no lo haga. Igualmente, el cliente que requiere de este tipo de servicio es el visitante centrado en hacer catas. Otro visitante que lo requiere es el senior. El filón de todos modos está en el turista internacional.

#### **¿Qué representación tiene este tipo de viajero en la demanda y el gasto en el enoturismo?**

En el observatorio turístico de las Rutas del Vino no se tiene datos específicos sobre gasto específico en guías de turismo, pero sería algo importante a analizar.

#### **¿Cuáles son las funciones que crees que debería de desarrollar un guía turístico en una región vinícola?**

La figura del guía es en primer lugar anfitrión y es quien, conociendo el entorno, posibilita que el cliente obtenga lo que le motiva. También es cierto que el guía enriquece el producto porque ofrece en el viaje algo que no necesariamente tenía en mente el cliente. Desde el punto de vista didáctico, el guía es un elemento dinamizando que puede elevar el nivel de la zona. Cuando se da un servicio a tiempo completo también se hace una labor importante de custodia.

#### **¿Qué tipo de licencias o acreditaciones serían las más adecuadas a este perfil laboral?**

Es importante un código que regule la labor del guía. Es importante que el guía al menos acredite una formación. En términos de idiomas es importante. El hecho de entender un Título de Turismo no quiere decir que alguien esté preparado para la labor de guía. Los profesionales tienen que estar protegidos.

**¿Crees que el transporte es una parte importante del servicio o que no es necesaria?**

En una zona como la Ribera del Duero es importante que un guía pueda posibilitar el transporte por comodidad y rentabilidad. Es importante en este perfil de turismo que el transporte se entienda como un elemento diferenciador.

**¿Cuál es la situación del transporte público para visitar la Ribera del Duero?**

La situación del transporte en las zonas vinícolas y más en la Ribera del Duero es fatal.

**¿Algún otro tipo de apreciación sobre este perfil laboral?**

Quiero resaltar la importancia del guía en el papel de embajador de la zona y la interpretación de idiomas.



**Junta de  
Castilla y León**

Delegación Territorial de Burgos  
Servicio Territorial de Fomento

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN  
DELEGACIÓN T. EN BURGOS

Salida Nº 20130970005666  
16/12/2013 10:37:43

D. JORGE CAMARERO PLAZA  
C/ San Esteban nº 1-3º-C  
09400 Aranda de Duero (Burgos)

**ASUNTO: Informe sobre autorización administrativa**

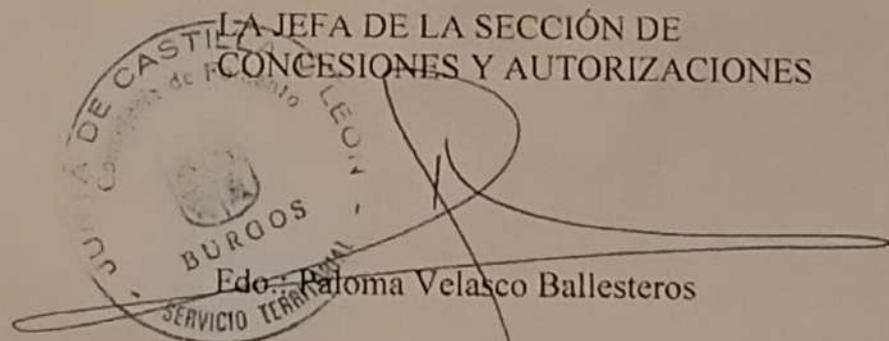
Visto su escrito de fecha registro entrada 3/12/2013, en virtud del cual solicita información a cerca de la necesidad de obtención de autorización administrativa ó tarjeta de transportes se le informa de que la actividad de guía turística es distinta a la del transporte, se puede ser guía turístico y no necesitar un transporte.

En caso de que se requiera de un Servicio de Transporte, se tendrá que contar para ello con las empresas existentes en la actualidad las cuales se dedican a la actividad de transporte de viajeros y están legalmente autorizada, estando en posesión de la preceptiva tarjeta de transportes.

La legislación de transportes no contempla situación que usted plantea ya que los vehículos de 9 plazas solo podría tener una tarjeta de la serie VT (Taxi) y éste solo puede recoger viajeros en el municipio donde se haya obtenido la licencia municipal para servicio de taxi.

En Burgos, 17 de diciembre de 2013

LA JEFA DE LA SECCIÓN DE  
CONCESIONES Y AUTORIZACIONES

  
Edo. Paloma Velasco Ballesteros

FIRMADO



MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SUBSECRETARÍA

DIRECCIÓN GENERAL DE ORGANIZACIÓN E INFORMACIÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE INFORMACIÓN COMERCIAL Y TURISMO

MIN. TRANSPORTES, M.A.U.

Salida

Nº. REGAGE22e00008150948

21-03-2022 07:58:31

**O F I C I O**

ASUNTO: QUEJA 01470222

DESTINATARIO: D. JORGE CAMARERO FLAZA

FIRMADO por: IGLESIAS CAJRIERO, CORAL. A fecha: 18/03/2022 02:47 PM  
 Total folios: 2 (1 de 2) - Código Seguro de Verificación: MFD0M22537964E8F78C091F79381E3  
 Verificable en <https://sede.mirma.gob.es>

En relación a la queja presentada a través de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con Nº de registro REGAGE22e00006709127, por las trabas administrativas que enfrente para desarrollar su actividad empresarial con una licencia de transporte VTC, por parte de la Dirección General de Transporte Terrestre, se traslada que:

Las medidas contempladas en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), en materia de arrendamiento de vehículos con conductor obedecen, tal y como indica el preámbulo de esta norma, a la necesidad de que, progresivamente, las regulaciones aplicables al taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor vayan aproximándose de tal manera que ello contribuya a un tratamiento armónico de las dos modalidades de transporte de viajeros en vehículos de turismo. Es fundamental garantizar el adecuado equilibrio entre la oferta de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor y la que representan los taxis y que ambas modalidades de transporte público en vehículos de turismo compitan en condiciones iguales.

De este modo, la norma establece determinadas reglas aplicables a la prestación de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor similares a las existentes para el taxi, como es la obligación de iniciar los servicios de este tipo en el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la correspondiente autorización. Esta medida obedece a la vinculación que se establece entre la autorización de ámbito nacional y los regímenes diversos de prestación de este tipo de servicios que pueden establecer las comunidades autónomas en virtud de la habilitación que se efectúa en la disposición adicional primera de este real decreto-ley.

Se añade que, además, la prestación de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor se ha encontrado sujeta a limitaciones territoriales como es la denominada regla de habitualidad, prevista en el artículo 91.2 de la LOTT (modificado por el Real Decreto-ley en cuestión), por la que se obliga a los vehículos que desarrollen esa actividad a ser utilizados habitualmente en la prestación de servicios destinados a atender necesidades relacionadas con el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la autorización en que se amparan. A este respecto, se prevé que

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

[sgoinformacion@fomento.es](mailto:sgoinformacion@fomento.es)

Pº/ de la Castellana 63  
 28071, Madrid  
 TEL: 91-597-88-41



un vehículo no ha sido utilizado habitualmente en la prestación de servicios destinados a atender necesidades relacionadas con el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentra domiciliada la autorización en que se ampara, cuando el veinte por ciento o más de los servicios realizados con ese vehículo dentro de un período de tres meses no haya discurrido, ni siquiera parcialmente, por dicho territorio.

Por último, se señala que para garantizar el adecuado equilibrio entre esta nueva regulación y los derechos existentes, la norma fija, como compensación, por los perjuicios que la nueva definición del ámbito territorial pueda ocasionar a los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) otorgadas con arreglo a la normativa anterior, un plazo de cuatro años durante el cual podrán seguir prestando sus servicios bajo el régimen anteriormente vigente sin resultar de aplicación las nuevas reglas fijadas por el Real Decreto-ley en cuestión. Incluido, se permite que en casos justificados pueda ampliarse dicho plazo.

Por nuestra parte, le agradecemos su queja porque ayuda a mejorar nuestros servicios y quedamos a su disposición para cualquier otro asunto de su interés.

EL JEFE DE ÁREA  
Coral Iglesias Carrero

---

**RE: vtc y turismo**

2 mensajes

---

**Jurado Alcudia, Manuel** <Manuel.jurado@tourspain.es>  
Para: "jorgecp1983@gmail.com" <jorgecp1983@gmail.com>  
Cc: Información Administrativa <INFADMTIVA@mincotur.es>

25 de marzo de 2022, 11:14

Estimado Sr. Camarero:

Le informo que cada actividad turística y por tanto las empresas que se dedican a ellos, están reglamentadas en las Consejerías de Turismo de cada Comunidad Autónoma, las cuales tienen esas competencias, a las que tendrá que dirigirse para hacer las quejas o reclamación que estime conveniente, le adjunto listado de las CC.AA.

En cuanto al Real Decreto 13/2018 de 28 de septiembre, promulgado por el Ministerio de Movilidad y Agenda Urbana, no tenemos competencias.

Un cordial saludo.

**Área de Turismo Cultural y Contenidos Digitales (Spain.Info)**

Subdirección General de Marketing Exterior del Turismo



C/ Poeta Joan Maragall 41

28020, Madrid

[www.spain.info](http://www.spain.info)

**Nº de solicitud: 2022-0018800**

**Nombre: Jorge**

**Apellidos: Camarero Plaza**

**Telefonos: 669212697**

**Emails: [jorgecp1983@gmail.com](mailto:jorgecp1983@gmail.com)**

**Pregunta:**

Mi nombre es Jorge Camarero, soy un joven emprendedor de Aranda de Duero, en la provincia de Burgos. Les escribo para hacerle llegar mi malestar y sobre todo mi tristeza por la situación en la que me encuentro. Desde hace años he empleado mi esfuerzo, mi talento y mi dinero en hacer una actividad turística, en la que siempre he creído y la cual sigo creyendo firmemente como enriquecedora para regiones españolas habitualmente rurales y vinculadas a la agricultura que suelo visitar. Me he formado en Turismo, en Enología, soy Guía Oficial de Turismo con 5 idiomas especializado en enología y tengo estudios universitarios en turismo y como técnico superior en viticultura y enología. Conseguí después de una importante lucha personal, una licencia de transporte VTC para realizar mi actividad conforme a la legalidad que me exigió la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. para el transporte de mis clientes

en vehículo de menos de 9 plazas. Desde hace unos años y hasta que la pandemia me lo ha permitido he traído visitantes extranjeros que han invertido su tiempo y dinero llevándoles a zonas con difícil acceso del transporte público en toda España, carestía de recursos para poner en valor nuestro patrimonio y falta de personas cualificadas en idiomas. Este trabajo ha sido siempre una motivación para mí, pero en los últimos días he empezado a sentirme especialmente desanimado por las injustificadas respuestas y trabas administrativas con las que me encuentro por parte del Ministerio de Transportes tras la entrada en vigor del Real Decreto 13/2018 de 28 de septiembre, en el cual el Ministerio de Movilidad y Agenda Urbana equipara mi actividad a la de los taxi y me impedirá a partir del 1 de octubre seguir realizándola, a pesar de que yo no entro, de forma alguna, a ser una competencia para dicho sector del transporte.

Mi consulta es si me pueden facilitar los canales que existen para poder exponer este problema al Gobierno de España.

---

 CONSEJERIAS\_Y\_DIRECCIONES\_GENERALES\_DE\_TURISMO\_CC.AA .doc  
114K

---

Jorge Camarero Plaza <jorgecp1983@gmail.com>  
Para: "Jurado Alcudia, Manuel" <Manuel.jurado@tourspain.es>

25 de marzo de 2022, 11:58

Buenos días Sr Jurado Alcudia,

Tengo conocimiento de que es la Junta de Castilla y León quien tiene competencias en Turismo y conozco igualmente que es el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana quien tiene competencias en transporte. Simplemente, teniendo que ver mi queja con una situación que afecta al desarrollo, comercialización e imagen del turismo español y no solamente al de mi región y que el problema lo causa una entidad nacional como el Ministerio de Transportes, al igual que lo es la suya, quería ponérselo en conocimiento para posibilitar comprensión por su parte y ayuda por la búsqueda de soluciones que me afectan a mí pero también al turismo en España .

Siento mucho que no lo crea de su competencia.

Un triste saludo.

El vie, 25 mar 2022 a las 11:14, Jurado Alcudia, Manuel (<Manuel.jurado@tourspain.es>) escribió:

Estimado Sr. Camarero:

Le informo que cada actividad turística y por tanto las empresas que se dedican a ellos, están reglamentadas en las Consejerías de Turismo de cada Comunidad Autónoma, las cuales tienen esas competencias, a las que tendrá que dirigirse para hacer las quejas o reclamación que estime conveniente, le adjunto listado de las CC.AA.

En cuanto al Real Decreto 13/2018 de 28 de septiembre, promulgado por el Ministerio de Movilidad y Agenda Urbana, no tenemos competencias.

Un cordial saludo.

Área de Turismo Cultural y Contenidos Digitales (Spain.Info)

Subdirección General de Marketing Exterior del Turismo



C/ Poeta Joan Maragall 41

28020, Madrid

[www.spain.info](http://www.spain.info)

Nº de solicitud: 2022-0018800

Nombre: Jorge

Apellidos: Camarero Plaza

Telefonos: 669212697

Emails: [jorgecp1983@gmail.com](mailto:jorgecp1983@gmail.com)

**Pregunta:**

Mi nombre es Jorge Camarero, soy un joven emprendedor de Aranda de Duero, en la provincia de Burgos. Les escribo para hacerle llegar mi malestar y sobre todo mi tristeza por la situación en la que me encuentro. Desde hace años he empleado mi esfuerzo, mi talento y mi dinero en hacer una actividad turística, en la que siempre he creído y la cual sigo creyendo firmemente como enriquecedora para regiones españolas habitualmente rurales y vinculadas a la agricultura que suelo visitar. Me he formado en Turismo, en Enología, soy Guía Oficial de Turismo con 5 idiomas especializado en enología y tengo estudios universitarios en turismo y como técnico superior en viticultura y enología. Conseguí después de una importante lucha personal, una licencia de transporte VTC para realizar mi actividad conforme a la legalidad que me exigió la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. para el transporte de mis clientes en vehículo de menos de 9 plazas. Desde hace unos años y hasta que la pandemia me lo ha permitido he traído visitantes extranjeros que han invertido su tiempo y dinero llevándoles a zonas con difícil acceso del transporte público en toda España, carestía de recursos para poner en valor nuestro patrimonio y falta de personas cualificadas en idiomas. Este trabajo ha sido siempre una motivación para mí, pero en los últimos días he empezado a sentirme especialmente desanimado por las injustificadas respuestas y trabas administrativas con las que me encuentro por parte del Ministerio de Transportes tras la entrada en vigor del Real Decreto 13/2018 de 28 de septiembre, en el cual el Ministerio de Movilidad y Agenda Urbana equipara mi actividad a la de los taxi y me impedirá a partir del 1 de octubre seguir realizándola, a pesar de que yo no entro, de forma alguna, a ser una competencia para dicho sector del transporte.

Mi consulta es si me pueden facilitar los canales que existen para poder exponer este problema al Gobierno de España.



MINISTERIO  
DE INDUSTRIA, COMERCIO  
Y TURISMO

SUBSECRETARÍA

UNIDAD DE GESTIÓN  
DE QUEJAS Y SUGERENCIAS

Cl. Panamá, 1  
Planta 0 Despacho 17

#### Datos del Expediente

Nº de expediente:	2022-4236	Tipo:	Formulario	Tipo de entrada:	INTERNET
Fecha entrada:	24/03/2022	Fecha incidencia:	24/03/2022	Tipo notificación:	EMAIL

Unidad y organismo donde se produjo la incidencia:	DIRECCIÓN GENERAL DE ORGANIZACIÓN E INSPECCIÓN, MINISTERIO DE TRANSPORTES MOBILIDAD Y AGENDA URBANA
Motivo de la queja o sugerencia:	<p>Mi nombre es Jorge Camarero, soy un joven emprendedor de Aranda de Duero, en la provincia de Burgos. Les escribo para hacerle llegar mi malestar y sobre todo mi tristeza por la situación en la que me encuentro. Desde hace años he empleado mi esfuerzo, mi talento y mi dinero en hacer una actividad turística, en la que siempre he creído y la cual sigo creyendo firmemente como enriquecedora para regiones españolas habitualmente rurales y vinculadas a la agricultura que suelo visitar. Me he formado en Turismo, en Enología, soy Guía Oficial de Turismo con 5 idiomas especializado en enología y tengo estudios universitarios en turismo y como técnico superior en viticultura y enología. Conseguí después de una importante lucha personal, una licencia de transporte VTC para realizar mi actividad conforme a la legalidad que me exigió la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. para el transporte de mis clientes en vehículo de menos de 9 plazas. Desde hace unos años y hasta que la pandemia me lo ha permitido he traído visitantes extranjeros que han invertido su tiempo y dinero llevándoles a zonas con difícil acceso del transporte público en toda España, carestía de recursos para poner en valor nuestro patrimonio y falta de personas cualificadas en idiomas. Este trabajo ha sido siempre una motivación para mí, pero en los últimos días he empezado a sentirme especialmente desanimado por las injustificadas respuestas y trabas administrativas con las que me encuentro por parte del Ministerio de Transportes tras la entrada en vigor del Real Decreto 13/2018 de 28 de septiembre, en el cual el Ministerio de Movilidad y Agenda Urbana equipara mi actividad a la de los taxi y me impedirá a partir del 1 de octubre seguir realizándola, a pesar de que yo no entro, de forma alguna, a ser una competencia para dicho sector del transporte.</p> <p>El objetivo de este escrito es solicitar que, por favor, por parte del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo se me escuche y se tenga en cuenta todo el esfuerzo personal que me ha supuesto el conformar mi actividad durante casi 20 años para realizarlo de forma legal dando un valor a la marca España y que se dé respuesta a las necesidades de valorar una intercesión ante el Ministerio de Transportes por esta situación para no dejar en un vacío legal a quienes desarrollamos esta actividad con visitantes que llegan a España solicitando un transporte turístico durante varios días a través de varias regiones en un vehículo menor de 9 plazas, ya que sorprendentemente si se hiciera en un autobús, esta limitación no ocurriría. Siempre he creído que los poderes públicos están para hacer más fácil la vida a los ciudadanos y por ello me dijo a Uds. esperando que tengan en cuenta mis dificultades y que favorezcan con su intervención, una solución deseada para poder seguir desarrollando mi actividad.</p>

#### Datos del ciudadano

NIF:	45572726C	Nombre:	JORGE	Apellidos:	CAMARERO PLAZA
Teléfono Móvil:	669212697	Teléfono Fijo:		Email:	jorgecp1983@gmail.com

En relación al formulario presentado por usted, a continuación le insertamos el contenido de la contestación emitida al respecto por la Secretaría de Estado de Turismo:

*Estimado Sr.*

*La situación que usted nos plantea excede del ámbito competencial del Ministerio de Industria Comercio y Turismo. Por tal razón, razones de legalidad y de oportunidad deben llevar a este Ministerio a no considerarse habilitado para actuar en relación con una materia que entra dentro no sólo de la competencia del ministerio de Transportes, que ya ha tratado la cuestión, sino posiblemente también de las administraciones autonómicas y local.*

*Un cordial saludo*

En Madrid, a 26 de abril de 2022

La Unidad de Quejas y Sugerencias

---

**Escrito 22/000007184**

1 mensaje

---

**No-Reply Departamento Comunicación Ciudadanos** <no-reply-dcc@presidencia.gob.es> 6 de mayo de 2022, 13:29  
Para: "jorgecp1983@gmail.com" <jorgecp1983@gmail.com>

Estimado Jorge:

Gracias por escribir al presidente del Gobierno para trasladar sus comentarios acerca de su actividad como propietario de una licencia de transporte de VTC. Le contestamos en su nombre.

Lamentamos su malestar y apreciamos el esfuerzo y dedicación con la que realiza su trabajo desde hace tantos años. También le agradecemos habernos informado de la carta que ha remitido al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana sobre su actividad empresarial. La respuesta del ministerio recoge el plazo de cuatro años de adaptación para licencias de VTC y la posible ampliación del mismo en determinados casos justificados. Esperamos que alguna de las excepciones previstas se ajuste a su caso concreto.

Tomamos nota de sus observaciones y le agradecemos que haya escrito al presidente. Para él es esencial conocer de primera mano las necesidades de la ciudadanía.

Quedamos a su disposición y le enviamos un cordial saludo, junto con nuestros mejores deseos,

**Unidad de Comunicación con la Ciudadanía**

Gabinete de la Presidencia del Gobierno

Edificio Semillas - Complejo de La Moncloa

Avda. Puerta de Hierro s/n - 28071 Madrid



! Para contestar pinche aquí.

**AVISO LEGAL**

Los datos de carácter personal que constan en su comunicación serán tratados por la Unidad de Comunicación con la Ciudadanía de Presidencia del Gobierno e incorporados a la actividad de tratamiento "Comunicación con los ciudadanos", con la finalidad de responderle.

Puede ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, supresión y portabilidad de sus datos, de limitación y oposición a su tratamiento, así como a no ser objeto de decisiones basadas únicamente en el tratamiento automatizado de sus datos, cuando procedan, mediante el formulario <https://mpr.sede.gob.es/procedimientos/index/categoria/1276>, o dirigiendo un escrito postal a la Unidad de Comunicación con la Ciudadanía, ubicada en el Edificio Semillas del Complejo de la Moncloa, en Avenida Puerta de Hierro s/n 28071, Madrid.

Puede ampliar esta información en [https://mpr.sede.gob.es/pagina/index/directorio/proteccion\\_de\\_datos](https://mpr.sede.gob.es/pagina/index/directorio/proteccion_de_datos).

En su caso, también podrá presentar una reclamación ante la Agencia Española de Protección de Datos.

**AVISO DE CONFIDENCIALIDAD**

Este mensaje va dirigido de manera exclusiva a su destinatario y puede contener información confidencial cuya divulgación esté prohibida por la ley. Si ha recibido este mensaje por error, le rogamos que nos lo comunique de forma inmediata por esta misma vía y proceda a su eliminación, así como a la de cualquier documento adjunto al mismo. Asimismo, si no es el destinatario de este mensaje, se le informa de que su lectura, copia, distribución y utilización, así como la de cualquier documento adjunto, sea cual sea su finalidad, están prohibidas.

**CONFIDENTIALITY WARNING**

This message is intended exclusively for its addressee and may contain confidential information protected from disclosure by law. If you have received this message in error, please immediately notify us via e.mail and delete it and any attachment. If you are not the addressee indicated in this message, please be informed that any reading, copy, distribution or use of it or its attachments, for any purpose, is forbidden.

Antes de imprimir este mensaje valore si es necesario hacerlo. El medioambiente es cosa de todos.

---

**RV: NEW external draft received - SOLVIT 1142/22/ES**

---

Solvit - ES &lt;solvit@maec.es&gt;

4 de abril de 2022, 12:53

Para: Jorge Camarero Plaza &lt;jorgecp1983@gmail.com&gt;

Estimado Sr. Camarero:

Muchas gracias por su respuesta.

Por todo lo informado por Ud. y por lo que ya se le ha puesto en conocimiento sobre los criterios para que un caso pueda entrar dentro de las competencias de actuación de SOLVIT, su caso no puede ser aceptado por nuestra Red y por tanto desde aquí no le podemos ayudar:

- No se encuentra elemento transfronterizo: Ud. de nacionalidad española, que ostenta una licencia de actividad de transporte emitido por una Institución local española, está reclamando el contenido de una normativa española en lo que respecta al ejercicio de su actividad en España.
- No se encuentra incumplimiento de la normativa de la Unión en materia de mercado interior por parte de las Autoridades españolas: no es de aplicación la directiva 2006/123 en tanto en cuanto va dirigida a la prestación de servicios en otro EM distinto al que Ud. ya está autorizado para ello y además el sector del transporte se encuentra excluido de su ámbito de aplicación.

Lo que otras Autoridades de otros EEMM dispongan en sentido inverso a la hora del ejercicio de una actividad profesional, no está relacionado con un incumplimiento por parte del resto de Autoridades, siempre que no exista una norma comunitaria que se esté infringiendo.

- No se encuentra incumplimiento de la normativa de la Unión en materia de mercado interior por parte de las Autoridades de otro EM: no presenta el rechazo a ejercer su actividad de transportes en el territorio de otro EM.

Reciba un cordial saludo.

[El texto citado está oculto]



Chair

Committee on Petitions

Brussels,  
*JR/ehs (IPOP-COM-PETI D (2022)22209)*

Mr. Jorge Camarero Plaza  
El Tinte, 1  
09491 Fresnillo de las Dueñas  
ESPAGNE

D 307966 11.07.2022

**Subject:** Petition No. 0324/2022

Dear Mr Camarero Plaza,

I would like to inform you that the Committee on Petitions has begun its examination of your petition. The Committee considers the petition to be admissible since the subject-matter falls within the sphere of activities of the European Union, under the terms of the Rules of Procedure of the European Parliament.

The Committee has requested the European Commission to conduct a preliminary investigation of the various aspects of the problem based on the information you have submitted.

It will continue its examination of your petition as soon as it is in receipt of the necessary information.

The Committee felt, moreover, that the issues raised in your petition should be submitted, also, to the Committee in the European Parliament within whose terms of reference it falls and decided as a result to refer it to the Committee on Transport and Tourism for information.

I will keep you informed of any further action taken on your petition in due course.

Yours sincerely,

Dolors Montserrat  
Chair  
Committee on Petitions



Sr. D.  
JORGE CAMARERO PLAZA  
CALLE EL TINTE Nº 1  
09491 FRESNILLO DE LAS DUEÑAS  
BURGOS

Estimado Sr.:

Con relación a su queja, se ha recibido escrito de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el que dan traslado del informe emitido por la Dirección General de Transporte Terrestre en el que se indica lo siguiente:

“Transportes. Alquiler de vehículos con conductor. Castilla y León.

En referencia al expediente 22007889, promovido por Jorge Camarero Plaza, sobre las dificultades que tiene para desarrollar su actividad de guía turístico, se informa lo siguiente:

Nuestro ordenamiento jurídico contempla dos modalidades de transporte público de viajeros en vehículos de turismo (hasta 9 plazas incluida la del conductor): el taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor.

El taxi se concibe como la forma básica de transporte urbano en vehículos de turismo, si bien se prevé que los vehículos dedicados a esta actividad puedan también realizar transporte interurbano cuando así lo demande el viajero.

Hasta ahora, el arrendamiento de vehículos con conductor se ha concebido como una forma de transporte de viajeros tanto urbana como interurbana.

Ambas modalidades de transporte requieren, para prestar servicios de carácter interurbano, la correspondiente autorización administrativa, y además la prestación de estos servicios se sujeta a limitaciones de tipo cuantitativo y por razón del origen y destino de los vehículos, de conformidad con lo previsto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT) y el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, ROTT).

En este sentido, para realizar transporte público interurbano en vehículos de turismo (actividad de taxi), el artículo 123 del ROTT exige disponer de la

correspondiente autorización (VT), cuyo otorgamiento está condicionado a que el solicitante sea previamente titular de la correspondiente licencia municipal de taxi.

La autorización de transporte público interurbano en vehículos de turismo (VT) tiene ámbito nacional por lo que permite realizar servicios a cualquier destino del país si bien se exige, por regla general en virtud del artículo 125 del ROTT, que su inicio tenga lugar en el municipio (o, en su caso, Mancomunidad o área de prestación conjunta) en que el taxista se encuentra habilitado para realizar transporte urbano por la correspondiente licencia municipal.

Por su parte, la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor está condicionada a la correspondiente autorización (VTC) de ámbito nacional de conformidad con lo previsto en el artículo 99.4 de la LOTT.

Desde sus orígenes, esta actividad ha quedado sujeta a la denominada regla de proporcionalidad, que implica la obligación de prestar servicios de forma habitual en la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la autorización en que se ampara. (entendiendo que un vehículo no ha sido utilizado habitualmente en la referida comunidad autónoma cuando el veinte por ciento o más de los servicios realizados con ese vehículo dentro de un período de tres meses no haya discurrido, ni siquiera parcialmente, por dicho territorio.)

No obstante, el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, modifica el artículo 91.2 de la LOTT, estableciendo la obligación de los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) de iniciar la prestación de sus servicios en el territorio de la comunidad autónoma en la que se encuentre domiciliada la correspondiente autorización.

Las medidas contempladas en este Real Decreto-ley obedecen, tal y como se contiene en su preámbulo, a la necesidad de que, progresivamente, las regulaciones aplicables al taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor vayan aproximándose de tal manera que ello contribuya a un tratamiento armónico de las dos modalidades de transporte de viajeros en vehículos de turismo. Es fundamental garantizar el adecuado equilibrio entre la oferta de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor y la que representan los taxis y que ambas modalidades de transporte público en vehículos de turismo compitan en condiciones iguales.

Por último, para garantizar el adecuado equilibrio entre esta nueva regulación y los derechos existentes, la norma fija, como compensación, por los perjuicios que la nueva definición del ámbito territorial pueda ocasionar a los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) otorgadas

con arreglo a la normativa anterior, un plazo de cuatro años durante el cual podrán seguir prestando sus servicios bajo el régimen anteriormente vigente sin resultar de aplicación las nuevas reglas fijadas por el Real Decreto-ley en cuestión. Incluso se permite que en casos justificados pueda ampliarse dicho plazo”.

Vista la respuesta de la Administración, procede hacer las siguientes consideraciones:

Tal y como señala el ministerio, la intención del legislador nacional es ir hacia una equiparación paulatina entre el régimen legal del taxi (transporte urbano) y el alquiler de vehículos con conductor (interurbano). La autorización de la Comunidad de Castilla y León ha de entenderse afectada por la legislación aprobada con posterioridad (esencialmente el Real Decreto-ley 13/2018 (citado). En este sentido, compete a la citada comunidad autónoma, por delegación, tanto la emisión de las autorizaciones de ámbito nacional, como la adopción de determinadas decisiones sobre el contenido de las autorizaciones, que vienen mencionadas en el real decreto-ley citado.

Por lo tanto, se le sugiere se dirija a la Consejería de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León exponiendo su situación y solicitando una autorización que le permita continuar ejerciendo su profesión.

Si una vez transcurrido un plazo de tres meses desde que presentara la solicitud no recibiese respuesta, o una vez recibida usted considera que es insuficiente e irregular o ilegal puede dirigirse de nuevo a esta institución si sigue resultando de su interés, aportando copia del escrito presentado junto a su justificante de presentación y de la respuesta que en su caso le hubiera dado la Administración.

Por todo lo expuesto se da por emitida la correspondiente información y por terminadas las actuaciones practicadas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 31 de la Ley Orgánica 3/1981, de 6 de abril, del Defensor del Pueblo.

Le saluda muy atentamente,



Ángel Gabilondo Pujol  
Defensor del Pueblo



D. JORGE CAMARERO Plaza  
[jorgecp1983@gmail.com](mailto:jorgecp1983@gmail.com)

Estimado Sr.:

Una vez recabada la información que se ha estimado pertinente y llevadas a cabo las gestiones necesarias en relación con la queja **467/2022**, volvemos a ponernos en contacto con Ud. para transmitirle nuestra postura sobre el contenido de la misma.

En el referido escrito, cuya veracidad no se prejuzga, se hace alusión a,

*“Que tratando de realizar legalmente mi actividad de transporte en vehículo menor a 9 plazas con licencia VTC para la realización de viajes con recorridos interurbanos de unas zonas a otras de España, **llegada la fecha del 1 de Octubre no podré seguir realizando mi actividad ya que la Junta de Castilla y León no ha desarrollado aún una ley autonómica que permita a quienes hacemos este tipo de transporte lo podemos seguir haciendo, ya que el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16 /1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, determina que una vez llegado el 1 de Octubre si no hay una regulación autonómica, solo se podrá operar dentro de los límites de las CCAA donde esté domiciliada la licencia”.***

Según manifestaciones de su autor, se solicita *“Que la Junta de Castilla y León desarrolle la normativa necesaria para que podamos seguir trabajando con esta licencia de ámbito NACIONAL en las mismas circunstancias que lo hemos hecho hasta la actualidad, permitiéndonos trabajar en todo el territorio español y no solo en el de nuestra comunidad autónoma”.*

Admitida la queja a trámite, nos dirigimos solicitando información relativa a la problemática planteada en la misma a la Consejería de Movilidad y Transformación Digital, quien ha puesto de manifiesto ante esta Procuraduría los siguientes extremos:

*«Para responder adecuadamente a la información solicitada, previamente es preciso hacer referencia a la regulación actual de las autorizaciones VTC, que afecta a los aspectos planteados en la queja. En concreto, el artículo 91 de la Ley 16/1987 de Ordenación del Transporte Terrestre, establece lo siguiente:*





*“1. Las autorizaciones de transporte público habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio.*

*Por excepción, las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo y las de arrendamiento de vehículos con conductor, que habilitarán exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros. A estos efectos, se considerará que un transporte es interurbano cuando su recorrido rebase el territorio de un único término municipal o zona de prestación conjunta de servicios de transporte público urbano así definida por el órgano competente para ello.*

*2. Los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor deberán iniciarse en el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la correspondiente autorización. A tal efecto, se entenderá que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en que son recogidos los pasajeros de forma efectiva.*

*Se establecen las siguientes salvedades a esa obligación de inicio en la comunidad autónoma:*

*1. ° Para los servicios de recogida de viajeros en puertos y aeropuertos que hayan sido previa y expresamente contratados, que podrán ser prestados al amparo de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en comunidades autónomas distintas a aquella en que se ubica el puerto o aeropuerto, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el territorio de la comunidad autónoma en que esté domiciliada la autorización.*

*2. ° Para los casos en que las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en una comunidad autónoma no basten para atender un aumento coyuntural de la demanda de esta clase de servicios en su territorio. A tal efecto, el órgano competente en materia de transporte interurbano podrá establecer, previo informe de los municipios afectados, un régimen específico que permita a los vehículos amparados en autorizaciones de arrendamiento con conductor domiciliadas en otras comunidades autónomas realizar temporalmente servicios con origen en todo su territorio o en determinados puntos de éste”.*

*De acuerdo con lo dispuesto en la disposición transitoria única del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, (publicado en el BOE de 29 de septiembre de 2018), que modificó el citado artículo 91, los titulares de tales autorizaciones a la entrada en vigor de dicho Real Decreto-ley podrían continuar prestando servicios de ámbito urbano y realizar servicios sin limitación por razón de su origen durante los 4 años siguientes (es decir,*





*hasta el 30 de septiembre de 2022), siempre que, en este último caso, se trate de servicios destinados a atender necesidades relacionadas con el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la autorización.*

*Asimismo, la disposición adicional primera del citado Real Decreto-ley, modificada por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, habilita a las comunidades autónomas para modificar las condiciones de explotación previstas en el artículo 181.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), siempre que la modificación esté orientada a mejorar la gestión de la movilidad interior de viajeros o a garantizar el efectivo control de las condiciones de prestación de los servicios. En todo caso, tal modificación solo podría afectar a los servicios cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su respectivo ámbito territorial y se refiera a condiciones de pre-contratación, solicitud de servicios, captación de clientes, recorridos mínimos y máximos, medidas destinadas a minimizar los recorridos en vacío, servicios, horarios o calendarios obligatorios y especificaciones técnicas del vehículo.*

*En definitiva, en cuanto a la veracidad de los hechos expuestos en el encabezado del escrito dirigido por el Procurador del Común sobre la que este interroga, ha de indicarse que no es cierto en absoluto que si no hay regulación autonómica al efecto el interesado no podrá seguir realizando su actividad de VTC a partir del 1 de octubre de 2022; como tampoco responde a la realidad que solo podrá operar dentro de los límites de la comunidad autónoma donde se domicilie la licencia.*

*Muy al contrario, lo que se deduce de la normativa antes expresada es que con esas autorizaciones solo se podrán realizar servicios interurbanos y que estos servicios deberán tener su origen en la comunidad donde se tenga domiciliada la autorización. Por tanto, el interesado interpreta de forma completamente errónea la normativa citada, y podrá seguir realizando la actividad que él mismo manifiesta de “realización de viajes con recorridos interurbanos de unas zonas a otras de España”.*

*Por lo anteriormente indicado, también resulta desacertada la interpretación del interesado que se desprende de su petición de que se desarrolle la normativa por la comunidad autónoma para que pueda trabajar en todo el territorio español y no solo en el de nuestra comunidad autónoma, ya que con las autorizaciones VTC se puede, ahora y más allá del 1 de octubre de 2022, prestar servicios en todo el territorio nacional.*

*En cuanto a la valoración sobre la posibilidad de acceder a la pretensión del firmante de la queja de desarrollar la normativa sobre VTC, estimamos que no resulta pertinente acceder a ella, a la vista de que los resultados que dice perseguir el interesado ya están recogidos en la normativa vigente y de que, en todo caso, la regulación para la que estaría habilitada esta comunidad autónoma sería exclusivamente la que se recoge*





en la letra a) de la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 13/2018, antes enunciada”».

Analizada la documentación obrante en esta Procuraduría en relación con la problemática que constituye el objeto de la presente queja, así como el contenido de la normativa aplicable, consideramos que no ha quedado acreditada la concurrencia de irregularidad alguna en la actuación de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León.

En efecto, de la información recibida cabe concluir que:

a) *“(…) la disposición adicional primera del citado Real Decreto-ley, modificada por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, habilita a las comunidades autónomas para modificar las condiciones de explotación previstas en el artículo 181.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), siempre que la modificación esté orientada a mejorar la gestión de la movilidad interior de viajeros o a garantizar el efectivo control de las condiciones de prestación de los servicios. En todo caso, tal modificación solo podría afectar a los servicios cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su respectivo ámbito territorial y se refiera a condiciones de pre-contratación, solicitud de servicios, captación de clientes, recorridos mínimos y máximos, medidas destinadas a minimizar los recorridos en vacío, servicios, horarios o calendarios obligatorios y especificaciones técnicas del vehículo”.*

b) *“(…) no es cierto en absoluto que si no hay regulación autonómica al efecto el interesado no podrá seguir realizando su actividad de VTC a partir del 1 de octubre de 2022; como tampoco responde a la realidad que solo podrá operar dentro de los límites de la comunidad autónoma donde se domicilie la licencia”.*

c) *« (...) que con esas autorizaciones solo se podrán realizar servicios interurbanos y que estos servicios deberán tener su origen en la comunidad donde se tenga domiciliada la autorización. Por tanto, el interesado interpreta de forma completamente errónea la normativa citada, y podrá seguir realizando la actividad que él mismo manifiesta de “realización de viajes con recorridos interurbanos de unas zonas a otras de España”».*

Consecuentemente, ahora y una vez llegado el 1 de Octubre de 2022, a pesar de la carencia de regulación autonómica, Ud. podrá seguir realizando su actividad de VTC y operar fuera de los límites de la Comunidad Autónoma donde se domicilia la licencia, en las condiciones arriba indicadas.

En fin, cabe concluir que, de la investigación llevada a cabo por esta Procuraduría en relación con la cuestión planteada en su queja, no se ha desprendido incumplimiento normativo alguno en el que haya incurrido la administración, ni vulneración de los





derechos cuya titularidad corresponde a todos los ciudadanos en el marco de sus relaciones con los sujetos públicos.

En este sentido, procede indicar que las funciones del Procurador del Común se concretan en la posibilidad de formular sugerencias o recomendaciones a los órganos administrativos cuando considera que en los hechos motivo de una queja pueda existir una actuación irregular de la Administración que afecte a alguno de los derechos individuales o colectivos reconocidos por la Constitución y el Estatuto de Autonomía. La mera discrepancia con las decisiones administrativas adoptadas siguiendo el procedimiento pertinente y dentro del marco de competencias del órgano correspondiente, no puede considerarse constitutiva de una irregularidad.

En virtud de todo lo expuesto se ha acordado el archivo del expediente, salvo que nos haga saber nuevos hechos que justifiquen lo contrario y así se lo comunicamos en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 21.1 de la Ley 2/1994, de 9 de marzo.

En cualquier caso, queremos agradecerle sinceramente la confianza depositada en esta Institución al plantearnos su problema y aprovechar la ocasión para quedar a su entera disposición en el futuro y transmitirle un cordial saludo.

Atentamente,

EL PROCURADOR DEL COMÚN  
Tomás Quintana López



Buenos días Jorge,

Conforme a la normativa actual, y teniendo en cuenta los cambios normativos que se producirán a partir del 30 de septiembre de 2022, su actividad, tal y como la tiene planteada no la podrá seguir ejerciendo con la licencia con la que cuenta (VTC).

A día de hoy, es posible realizar trayectos urbanos e interurbanos con la licencia VTC, si bien al menos el 80% de los trayectos deben comenzar en la Comunidad Autónoma en la que le han otorgado la licencia, esto es, en Castilla y León.

A partir del 1 de octubre de 2022, el ratio 80 – 20 se suprimirá, y únicamente podrá comenzar trayectos en su Comunidad Autónoma, salvo que el inicio del trayecto en otra Comunidad Autónoma tenga lugar en puertos o aeropuertos, siempre que el destino sea su Comunidad Autónoma.

Por tanto, con la licencia VTC no podrá seguir desempeñando su actividad tal como la tiene planteada. Para poder continuar, tendrá que cambiar el tipo de licencia, con los costes económicos y temporales que ello conlleva.

Una de las licencias con las que podría continuar su actividad es la autorización de transporte público discrecional de viajeros en autobús (licencia VD). Esta licencia está prevista para trayectos discrecionales a nivel nacional, pudiendo iniciar el trayecto en cualquier punto de España. Para ello, es necesario contar con vehículos de más de 9 plazas, teniendo cada vehículo una antigüedad máxima de 2 años. Además, deberá contar con un gestor del transporte, que deberá ser una persona experta en transporte de viajeros. Igualmente, será necesario que el conductor cuente con el Certificado de Aptitud Profesional (CAP).

Otra opción es la autorización de transporte privado complementario de viajeros en autobús (licencia VPC), los requisitos para esta licencia no son tan exigentes, pero en cualquier caso debe contar con un vehículo con más de 9 plazas, contar con al menos 1 trabajador, y estar dado de alta en el IAE de actividades turísticas.

Una última opción que hemos estado barajando es la prevista en el artículo 110 LOTT, realizando transportes turísticos siempre que se hagan en el marco de un viaje combinado ofertado y contratado de conformidad con lo que se encuentre establecido en la legislación sobre defensa de los consumidores y usuarios en relación con esta clase de viajes. O bien, aquellos trayectos que tengan una duración inferior a 24 horas y sin incluir una pernoctación, se oferten a través de agencias de viajes, u otros intermediarios reconocidos por la legislación específica de turismo, y se presten conjuntamente con otros servicios complementarios de naturaleza turística, tales como los de manutención, guía turístico o similar.

Una lectura estricta del referido artículo le permitiría realizar trayectos a nivel nacional con su licencia VTC siempre que cumpliera los requisitos para que se considere transporte turístico (contratado a través de una agencia de viajes, trayecto inferior a 24 horas y sin incluir pernoctación, etc.). Sin embargo, debemos tener en cuenta que siempre que se trate de un vehículo de turismo, con menos de 9 plazas, debe aplicarse por el principio de especialidad el artículo 91 LOTT, que establece la excepción a este tipo de vehículos, limitando su actividad a nivel Comunidad Autónoma. Por tanto, esto tampoco sería posible con la licencia con la que cuenta actualmente.

Al final, llegamos a la conclusión de lo absurdo, y es contar con una licencia VTC por Comunidad Autónoma, teniendo en cuenta que siempre que se supere el ratio 1/30 no le concederán ninguna licencia nueva. Esto supone un problema en aquellas Comunidades en las que ya se supera el ratio, como son Andalucía, Cantabria, La Rioja, Madrid o Melilla:

Comunidad Autónoma	Licencia Taxis	Licencias VTC	Ratio
<b>ANDALUCÍA</b>	9.013	3.263	36%
<b>ARAGÓN</b>	2.218	260	12%
<b>ASTURIAS</b>	1.402	182	13%
<b>BALEARES</b>	2.503	439	18%
<b>CANARIAS</b>	2814	215	8%
<b>CANTABRIA</b>	498	216	43%
<b>CASTILLA Y LEÓN</b>	2.339	186	8%
<b>CASTILLA-LA MANCHA</b>	1.138	216	19%
<b>CATALUÑA</b>	13.061	3.066	23%
<b>EXTREMADURA</b>	902	187	21%
<b>GALICIA</b>	3.579	307	9%
<b>LA RIOJA</b>	166	76	46%
<b>MADRID</b>	15.351	8.362	54%
<b>MELILLA</b>	0	2	200%
<b>MURCIA</b>	770	125	16%
<b>NAVARRA</b>	435	93	21%
<b>PAÍS VASCO</b>	2.116	164	8%
<b>VALENCIA</b>	4.663	615	13%

Fuente: Ministerio de Fomento  
 Datos actualizados a 1 de marzo de 2022

En aquellas CCAA en las que se supere el ratio, únicamente podrá obtener la licencia VTC en el mercado secundario, suponiendo un coste mayor que si se adquiere de forma inicial.

Claramente, todo ello le ocasiona un grave perjuicio, pues para poder continuar con su actividad le supone un sobrecoste económico que difícilmente puede asumir.

Respecto a la posibilidad de reclamar sus derechos e intereses, hemos estado hablando con la Asociación Unauto VTC. Tenemos pendiente hablar con el Director del Departamento Jurídico, quien por motivos de agenda aún no ha podido atendernos. En cuanto hablemos con él le pondremos en contacto. Le adelanto que, si quiere reclamar con ellos, deberá en cualquier caso asociarse.

Lamento mucho su situación. Desde nuestro punto de vista esto acabará en el TJUE y se determinará que existe una limitación a la libertad de competencia, debiendo el Gobierno español rectificar y modificar la normativa. Esperemos que sea más pronto que tarde.

Reciba un cordial saludo,



## Junta de Castilla y León

Consejería de Cultura,  
Turismo y Deporte  
Viceconsejería de Acción Cultural  
Dirección General de Turismo

En contestación a su consulta, como ya le hemos informado en otras ocasiones, al ser guía de turismo de Castilla y León puede ejercer la actividad conforme al DECRETO 5/2016, de 25 de febrero, por el que se regula el acceso y ejercicio de la actividad de guía de turismo en la Comunidad de Castilla y León, que establece que son guías de turismo los profesionales que se dedican de manera habitual y retribuida a prestar servicios de información y asistencia en materia cultural, monumental, artística, histórica y geográfica a los turistas en sus visitas a museos y a los bienes integrantes del patrimonio cultural.

La regulación turística únicamente establece los requisitos para ejercer la actividad de guía de turismo y no los requisitos sobre el transporte de viajeros siendo éstos competencia bien del Ministerio de transportes, movilidad y agenda urbana bien de la Consejería de movilidad y transformación digital dependiendo de cuál sea el territorio afectado.

Este Servicio tiene conocimiento de una resolución del Ministerio de Fomento de enero de 2014, cuyo texto se adjunta, la cual analiza cómo se ha de tratar el transporte de los usuarios de turismo activo. En este caso, que guardan similitud con el de los guías de turismo, se considera que puede resultar problemático el caso en que el transporte discurra por el territorio de varias comunidades por lo que el ministerio realiza la siguiente interpretación:

La consideración de la actividad de transporte de estas empresas como transporte privado complementario está supeditada al cumplimiento de la Ley de ordenación del transporte que requiere:

1. Es preciso que se acredite cual es la actividad principal teniendo el transporte una incidencia mínima en el desarrollo de la actividad principal siendo sólo un complemento adecuado o necesario para el ejercicio de la actividad principal.
2. Ha de acreditar que los medios humanos dependen de la empresa, así como los materiales que se entreguen.
3. Los usuarios han de ser participantes de la actividad principal.
4. El origen o destino del transporte será en uno de los lugares en los que la empresa desarrolla su actividad principal, sin tener que coincidir con la sede de su establecimiento.
5. Los vehículos y conductores han de estar integrados en la organización de la empresa.
6. El transporte no se puede contratar ni facturar de forma independiente incorporándose su coste al precio final antes de aplicar el IVA. El coste de la actividad principal ha de ser superior al del transporte.

Si no cumple con los requisitos se considera transporte público de viajeros.

En cualquier caso, no es competencia turística establecer los requisitos para el transporte de viajes, por lo que, como se indica en su escrito, ese tema deberá ser informado por Dirección General de transportes y logística, sita en C/ Rigoberto Cortejoso, 14 de Valladolid, teléfonos 983 419 417/983 418 996, correo electrónico [area.dg.transportes@jcy.l.es](mailto:area.dg.transportes@jcy.l.es).

Sin perjuicio de ello se ha dado traslado de su consulta al servicio competente.

EL DIRECTOR GENERAL DE TURISMO

Paseo de Filipinos, 1, 3ª planta – 47071 Valladolid – Telf. 983 411 800 – Fax 983 411 918



COPIA AUTENTICA DEL DOCUMENTO Localizador: XRO4IPTG2DBICEK872P8CJ

Nº Registro Salida: 20229000477237 Fecha Registro Salida: 29/09/2022 10:49:23 Fecha Firma: 28/09/2022 13:09:58 Fecha copia: 29/09/2022 12:43:37

Firmado: por Director General de Turismo ÁNGEL GONZÁLEZ PIERAS

Acceda a la página web: <https://www.ae.jcyl.es/verDocumentos/ver?loun=XRO4IPTG2DBICEK872P8CJ> para visualizar el documento

# EL CORREO DE BURGOS

RIBERA

## “La Ruta del Vino Ribera necesita que los turistas puedan llegar en transporte público”

Junto a la A-11 y el Tren Directo, la gerente de la Ruta del Vino Ribera insiste en la importancia de mejorar las conexiones de autobús



**i** Sara García es la gerente de la Ruta del Vino Ribera del Duero



LORETO VELÁZQUEZ 21 DE OCTUBRE DE 2022, 6:24

La **Ruta del Vino Ribera del Duero** es la segunda ruta más visitada de España y aunque las empresas tienen un compromiso claro con el enoturismo, que mejora la calidad cada año, hay barreras como la falta de infraestructuras que limitan la experiencia del turista. “Lógicamente el futuro depende de infraestructuras

históricas como la **Autovía del Duero o el Tren Directo** pero al margen de estas dos asignaturas pendientes, también está el problema del transporte público”, advierte la gerente de la Ruta del Vino Ribera del Duero, Sara García, consciente de los escasos horarios que hay en el **servicio actual de autobuses** que une Madrid con Aranda de Duero. “Los pocos que hay hacen además muchísimas paradas por pueblos”, asegura sin olvidar la conexión con Valladolid, “que es todavía peor”. “Desde ahí, **venir en autobús es prácticamente imposible**”.

El transporte público, defiende, es un aliado principal para un turismo en el que el vino es protagonista. “Cuando por ejemplo tenemos un viaje de prensa con periodistas o influencers al final tenemos que traerlos desde Madrid o Valladolid en taxi y claro, es ya **es un hándicap**”, lamenta convencida de que la experiencia del viaje se inicia en la misma carretera.

## Señalización

Si las infraestructuras preocupan, también lo hace la señalización ya que, en carreteras de titularidad estatal como la N-122 o la A-1 no se puede señalar la Ruta del Vino porque se aplica la **Ley de Publicidad**. “Llevamos años reclamando que se modifique porque no es publicidad, es señalización turística”.

Por el momento, lo que sí se ha conseguido es que la administración permita poner **señales ‘SISTHO’**, que son los carteles de grandes dimensiones de color marrón que podemos ver en las entradas de varias localidades. Hasta ahora se utilizaban para anunciar conjuntos históricos. “Gracias al esfuerzo común de todas las Rutas de Vino, hemos logrado que se añadan también las señales de turismo enológico”, celebra.

Lo cierto es que la **falta de infraestructuras de acceso** no es un problema único en Ribera del Duero. El 85% de los turistas que se acercan a cada una de las Rutas de Vino de España deben hacerlo conduciendo un vehículo debido a la **falta de opciones de otro tipo de transportes**.

La apuesta por el enoturismo es clave en Ribera del Duero

## ¿Cómo es el nuevo enoturista?

Según el ‘Análisis de la demanda turística Rutas del Vino de España’ realizado por ACEVIN, Ribera del Duero vuelve a colocarse entre las zonas más atractivas para los enoturistas. Casi un 35% de los encuestados por la Asociación Española de Ciudades

del Vino, ha manifestado **interés por visitar la Ruta del Vino Ribera** del Duero, siguiendo muy de cerca, a Rías Baixas, que se encuentra en primer lugar, solo un punto por encima.

Este informe anual muestra que **el grado de satisfacción del enoturista roza el 9 sobre 10**, con datos muy similares al periodo anterior. Además, casi el 100% de los turistas recomendaría las Rutas a sus conocidos. A esto se suma que, el gasto medio también ha aumentado, casi 27 euros más por persona y día, hasta alcanzar los 199,99 euros. En total, **los viajeros dejan de media en la zona unos 494 euros por visita**.

En cuanto a la estancia media de los enoturistas ha aumentado ligeramente, de 2,45 días a 2,47. Este crecimiento lento refleja que cada vez son más las pernoctas realizadas siendo los alojamientos favoritos de los visitantes los **rurales** y los **hoteles de cuatro estrellas**. En contraposición a este dato, el informe refleja un **leve incremento de los excursionistas**, personas que realizan la visita sin pasar una noche en destino, representando al 34%.

Si nos centramos en cómo se estructuran los viajes, comprobamos que más del 85% realiza al menos, una visita a una bodega, prácticamente un 20% más que en el periodo anterior. Los viajeros completan sus estancias con visitas a pueblos y disfrute de la **gastronomía local**, sin dejar de lado la degustación de vinos locales in situ o la compra de estos para llevar de vuelta a casa.

Los encuestados resaltan que la principal motivación que les mueve a emprender el viaje es sobre todo, realizar enoturismo y que lo hacen, en su mayoría, por **recomendación de amigos** o familiares.

## Perfil

Para conocer el perfil de los visitantes, el análisis refleja que casi un 50% de ellos viajan en pareja, seguidos por los grupos de amigos. Solo el 10% viajan acompañados por niños. Más datos. El 60% de las personas que se acercan a las Rutas del Vino **son mujeres** y la mayor parte de los enoturistas se encuentran en la franja de edad entre **los 45 y los 65 años**.

Este informe, realizado por ACEVIN, está basado en las encuestas llevadas a cabo en las diferentes Rutas del Vino a turistas nacionales e internacionales, con el objetivo de conocer y mejorar los servicios proporcionados al turista. Gracias a ello, se han conocido **los puntos débiles de los territorios**, "consiguiendo una importante mejora de la satisfacción del turista durante los últimos años".

# Sobre la Ruta del Vino Ribera del Duero

La Ruta del Vino Ribera del Duero es un consorcio turístico integrado por entidades y empresas turísticas de la Ribera del Duero. Consolidado como el **segundo itinerario enoturístico más visitado de España**, recorre las cuatro provincias castellanoleonesas que engloba la Denominación de Origen homónima, Burgos, Segovia, Soria y Valladolid.

Está integrada por 304 asociados y adheridos. Entre ellos se encuentran 95 pueblos, 5 asociaciones, el Consejo Regulador de la Denominación de Origen Ribera del Duero y 203 establecimientos turísticos. La Ruta del Vino Ribera del Duero ha sido elegida destino recomendado por prestigiosas cabeceras como The New York Times, The Washington Post o Traveler's Food National Geographic UK.

 RIBERA DEL DUERO RUTA DEL VINO

## EL CORREO DE BURGOS

© COPYRIGHT EL CORREO DE BURGOS  
AVDA. DE LA PAZ 19. 1º-A - 09004 BURGOS. ESPAÑA  
CONTACTE CON NOSOTROS:  
LOCAL@ECB-ELMUNDO.COM

[QUIÉNES SOMOS](#) [PUBLICIDAD](#) [AVISO LEGAL](#) [POLÍTICA DE PRIVACIDAD](#)

opennemas

POWERED BY  
OPENHOST