



Universidad de Oviedo
Universidá d'Uviéu
University of Oviedo

Facultad de Derecho

MÁSTER DE ABOGACÍA Y PROCURA 2023-2025

TRABAJO FIN DE MÁSTER

**RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE AL USO DE AUTOCARAVANAS Y
VEHÍCULOS CAMPERIZADOS EN ESPAÑA**

Alumno: Pelayo Álvarez González

Convocatoria: EXTRAORDINARIA MAYO

RESUMEN

El presente Trabajo Fin de Máster aborda el régimen jurídico aplicable al uso de autocaravanas y vehículos camperizados en España, una modalidad de turismo en crecimiento que plantea importantes desafíos normativos. La falta de una regulación estatal clara, unida a la disparidad de normas autonómicas y ordenanzas municipales, genera una notable inseguridad jurídica para los usuarios, que pueden enfrentarse a restricciones o sanciones distintas según el territorio en el que se encuentren.

A lo largo del trabajo se analizan los principales conceptos jurídicos implicados (estacionamiento, pernocta y acampada), el posible reconocimiento constitucional del vehículo como domicilio, y las limitaciones impuestas por normativas sectoriales como la Ley de Costas o los Planes Rectores de Uso y Gestión (PRUG) de los Parques Nacionales. El estudio concluye con propuestas para una mayor armonización normativa que permita conjugar la libertad de movimiento con la protección del medio ambiente y la ordenación del espacio público.

ABSTRACT

This Master's Thesis examines the legal framework applicable to the use of motorhomes and camper vans in Spain, a growing form of tourism that poses significant regulatory challenges. The lack of clear national legislation, combined with the disparity of regional regulations and municipal ordinances, creates considerable legal uncertainty for users, who may face different restrictions or sanctions depending on the territory in which they are located.

Throughout the paper, key legal concepts such as parking, overnight stay, and camping are analysed, as well as the potential constitutional recognition of these vehicles as dwellings, and the limitations imposed by sectoral regulations such as the Spanish Coastal Law or the Management and Use Plans (PRUG) of National Parks. The study concludes with proposals aimed at achieving greater regulatory harmonisation, in order to reconcile freedom of movement with environmental protection and public space management.

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

CE	Constitución Española de 1978
CCAA	Comunidades Autónomas
CC.....	Código Civil
Art	Artículo
TC	Tribunal Constitucional
TS.....	Tribunal Supremo
PRUG.....	Plan Rector de Uso y Gestión

ÍNDICE:

1.- INTRODUCCIÓN	5
2.- EL USO DE AUTOCARAVANAS: EN LA INTERSECCIÓN DE DISTINTOS ÁMBITOS DEL DERECHO	7
3.- ESTACIONAMIENTO, PERNOCTA Y ACAMPADA: concepto y diferencias	9
4.- LA PROTECCIÓN DEL DOMICILIO EN LA CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA: EXTENSIÓN A VEHÍCULOS HABITABLES COMO AUTOCARAVANAS	15
5.- RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE A LAS AUTOCARAVANAS Y VEHÍCULOS CAMPERIZADOS	18
5.1.- PRINCIPADO DE ASTURIAS. Decreto 61/2022, de 23 de septiembre, de ordenación de campamentos de turismo y áreas especiales de acogida de autocaravanas en tránsito. ...	18
5.2.- ANDALUCÍA. Decreto 26/2018, de 23 de enero, de ordenación de los campamentos de turismo, y de modificación del Decreto 20/2002, de 29 de enero, de Turismo en el Medio Rural y Turismo Activo.....	21
5.3.- GALICIA. Decreto 159/2019, de 21 de noviembre, por el que se establece la ordenación de los campamentos de turismo.....	22
5.4.- CASTILLA Y LEÓN. Decreto 9/2017, de 15 de junio, por el que se regulan los establecimientos de alojamiento en la modalidad de camping en la Comunidad de Castilla y León.....	23
5.5.- CANTABRIA. Decreto 51/2019, de 4 de abril, de Ordenación de los Campamentos de Turismo y Áreas de Servicio para Autocaravanas en el Ámbito de la Comunidad Autónoma de Cantabria.....	25
5.6.- COMUNIDAD DE MADRID. Decreto 3/1993, de 28 de enero, sobre campamentos de turismo en la Comunidad de Madrid.....	26
5.7.- COMUNIDAD VALENCIANA. Decreto 10/2021, de 22 de enero, del Consell, por el que se regula el alojamiento turístico en la Comunitat Valenciana.....	28
6.- LIMITACIONES Y PROHIBICIONES EN LA NORMATIVA SECTORIAL	30
6.1.- LEY 22/1988, DE 28 DE JULIO, DE COSTAS.....	30
6.2.- PARQUES NACIONALES Y SU PLAN RECTOR DE USO Y GESTIÓN (PRUG). 33	
7.- CONCLUSIONES	39
8.- BIBLIOGRAFÍA	41
9.- ÍNDICE JURISPRUDENCIAL	41

1.- INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene por objeto el análisis jurídico del uso de autocaravanas y vehículos camperizados en el territorio español. Se trata de una materia que ha adquirido especial relevancia en los últimos años, no solo por el auge del turismo itinerante, sino también por la complejidad normativa que lo rodea.

La elección de este tema no es casual: surge del interés personal por una forma de viajar cada vez más extendida, y de la constatación de que quienes practican este tipo de turismo suelen enfrentarse a una gran incertidumbre legal cada vez que planifican una ruta o escogen un lugar para pernoctar, aun cuando el desplazamiento se realiza dentro del territorio nacional.

Se trata, además, de una cuestión jurídicamente controvertida. La diversidad normativa entre Comunidades Autónomas, el papel de las ordenanzas municipales y la falta de una regulación estatal clara provocan una fragmentación que afecta directamente a los usuarios de estos vehículos. A menudo, se encuentran con señales contradictorias, prohibiciones poco fundamentadas o incluso sanciones que nacen de interpretaciones dispares sobre qué se entiende por estacionamiento, pernocta o acampada. Esta situación ha generado un notable desconcierto en el sector, y ha dado lugar a un creciente número de conflictos jurídicos que merecen ser analizados en profundidad.

La relevancia social del tema reside en la posibilidad de aportar algo de claridad normativa en una materia en expansión. Este trabajo pretende servir de orientación tanto para profesionales del Derecho como para usuarios de autocaravanas, mediante un estudio riguroso de la normativa aplicable y de la jurisprudencia existente. Se abordarán también las lagunas legislativas que actualmente dificultan una aplicación uniforme del Derecho y se examinará cómo el reparto competencial incide directamente en la seguridad jurídica de los ciudadanos.

En cuanto a la metodología, el trabajo comenzó con una consulta inicial al tutor académico, que confirmó la viabilidad del enfoque y la pertinencia del tema. A partir de ahí, se realizó una primera búsqueda de fuentes doctrinales y artículos especializados, seguida de la elaboración de un índice provisional. Ese esquema inicial se fue enriqueciendo progresivamente con el análisis de la normativa estatal, autonómica y local, así como con el estudio de jurisprudencia relevante y documentos administrativos como instrucciones de la Dirección General de Tráfico. El trabajo se ha construido de forma sistemática, combinando la exposición teórica con la aplicación práctica de los conceptos.

En cuanto a la estructura, el trabajo se divide en varios bloques temáticos: se parte de una exposición general sobre los conceptos de estacionamiento, pernocta y acampada, para después abordar la posible consideración del vehículo como domicilio, el marco competencial, el régimen sancionador aplicable y la normativa autonómica y sectorial, con especial atención al Principado de Asturias. Finalmente, se dedica un apartado a los espacios naturales protegidos y a la regulación en el litoral, todo ello acompañado de un análisis crítico y propuestas de mejora legislativa.

2.- EL USO DE AUTOCARAVANAS: EN LA INTERSECCIÓN DE DISTINTOS ÁMBITOS DEL DERECHO

El fenómeno camper van y turismo en autocaravana, aunque ha irrumpido con fuerza en los últimos años, no se trata de una nueva forma de hacer turismo. Su origen puede remontarse a principios del siglo XX, aunque iba cobrando más fuerza tras la Segunda Guerra mundial, con el crecimiento de la clase media y el mundo del ocio automovilístico. Fue en el año 1952, cuando la empresa alemana Westfalia-Werke diseñó y empezó a comercializar lo que llamaron el “camping box”. Estos eran una serie de accesorios que se montaban y desmontaban con facilidad y permitían convertir una furgoneta Volkswagen T2 en algo más.

Lo que en la década de los 60 y 70 se consideraba una práctica de ocio alternativa vinculada a un modelo de libertad y contacto con la naturaleza, en los 90 comenzó su auge y en el siglo XXI se consolida como una modalidad de turismo.

Desde una perspectiva jurídica, es un fenómeno que plantea un reto para el legislador debido a la complejidad para desarrollar una necesaria regulación. Esta complejidad se debe a que es un sector que se encuentra en el medio de diversas ramas del derecho. Tanto dentro del derecho administrativo (turismo, medioambiente, seguridad vial, sanciones administrativas), como derecho civil-mercantil e incluso, como más adelante veremos, tiene relevancia en el derecho constitucional y derecho penal.

La historia nos demuestra que la realidad social siempre precede al derecho. Además, el derecho administrativo del turismo y la legislación turística surgen para dar respuesta a la necesidad de que la administración garantice que los servicios turísticos se presten conforme a los principios de transparencia, calidad, libertad de empresa y protección del interés general. Además, al ser una rama del derecho multidimensional y transversal, no se encuentra aislado y debe coordinarse con otros ámbitos como el derecho del consumo, el Derecho Medioambiental, el Derecho de la Ordenación Territorial o incluso el Derecho del Patrimonio Histórico (Fernández Rodríguez, C. 2024, p. 40)¹. Esto es así en el derecho administrativo del turismo en general y no iba a ser menos en el ámbito del turismo itinerante o caravanning, dada su naturaleza compleja y multiforme, esta transversalidad normativa resulta relevante dado que implica

¹ En I. GONZÁLEZ y H. GOSÁLBEZ (Dir.), *Manual de Derecho del Turismo*, Atelier, 2024 p. 40.

cuestiones de movilidad, uso del espacio público, sostenibilidad ambiental y ejercicio de derechos vinculados a la libertad de circulación y el ocio.

3.- ESTACIONAMIENTO, PERNOCTA Y ACAMPADA: CONCEPTO Y DIFERENCIAS

En los últimos años, sobre todo tras la crisis sanitaria del COVID-19, el turismo en autocaravana y furgoneta camper ha tenido un importante repunte, con las consecuencias que esto conlleva. Entre otras, un creciente debate y confusión de los usuarios de este tipo de vehículos, sobre donde está el límite a partir del cual un vehículo estacionado, se puede considerar como acampada.

Por un lado, el estacionamiento es una maniobra regulada en los artículos 90 y siguientes del Reglamento General de Circulación², dentro del ámbito del tráfico y circulación de vehículos a motor que es competencia exclusiva del Estado (art. 149.1. 21ª de la CE).

Esta maniobra ha de efectuarse al borde de la calzada (salvo que las circunstancias aconsejen colocación diferente), sin obstaculizar la circulación, ni suponer un riesgo para el resto de los usuarios de la vía. En caso de que el conductor tenga intención de abandonar su puesto, ha de parar el motor, accionar el freno de mano, si tiene caja de cambios primera velocidad o marcha atrás en función de la pendiente ascendiente o descendiente, y los vehículos pesados deben colocar calzos de seguridad.

Tal y como establece el artículo 93 del Reglamento General de Circulación, las ordenanzas municipales podrán establecer medidas especiales para la realización de esta maniobra en vías urbanas:

*“El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará **por ordenanza municipal**, y podrán adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no se halle provisto de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación del conductor.”*

En ocasiones, los ayuntamientos establecen limitaciones municipales al estacionamiento en vías urbanas de este tipo de vehículos basándose en la competencia que tienen en materia de

² Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

tráfico, movilidad y uso del espacio público. Conforme al artículo 25.2.g de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, los municipios pueden intervenir sobre la ordenación del tráfico y la seguridad vial dentro de su término municipal. Además, esta habilitación se complementa con el artículo 7.b) del Real Decreto Legislativo 6/2015, que permite a las entidades locales establecer ordenanzas de circulación para garantizar la rotación de los aparcamientos, el uso peatonal de las vías y la integración de colectivos con movilidad reducida. Por tanto, la legislación permite y capacita a los ayuntamientos para limitar el estacionamiento de determinados vehículos, como pueden ser las autocaravanas. No obstante, esta limitación ha de venir siempre motivada de manera objetiva y razonable. Entre otras razones, podrán basarse en las dimensiones de los vehículos, el peso, razones medioambientales, rotación de las plazas de aparcamiento, la fluidez del tráfico, etc. Sin embargo, no resulta conforme a derecho una prohibición genérica de estacionamiento que únicamente afecta a autocaravanas y vehículos camperizados, si otros vehículos de condiciones morfológicas análogas y dimensiones exteriores comparables si pueden hacerlo. Sobre esta cuestión de manifestó la Dirección general de tráfico en su Instrucción 08/V-74, de 26 de enero de 2008, estableciendo lo siguiente: *“la exclusión de determinados usuarios debe ser necesariamente motivada y fundamentada en razones objetivas como pueden ser las dimensiones exteriores de un vehículo o su masa máxima autorizada, pero no por su criterio de construcción o utilización ni por razones subjetivas como pueden ser los posibles comportamientos incívicos de algunos usuarios tales como ruidos nocturnos, vertido de basura o de aguas usadas a la vía pública, monopolización del espacio público mediante la colocación de estructuras y enseres u otras situaciones de abuso contra las cuales las autoridades locales disponen de herramientas legales eficaces que deben ser utilizadas de forma no discriminatoria contra todos los infractores, ya sean usuarios de autocaravanas o de cualquier otro tipo de vehículo”*. Aunque esta Instrucción fue derogada por la Instrucción PROT 2023/14, esta mantiene sustancialmente el mismo criterio, reiterando la necesidad de fundamentar las restricciones de estacionamiento en parámetros objetivos y verificables.

Este criterio, ha sido refrendado también por la jurisprudencia, que ha anulado ordenanzas municipales cuando estas sobrepasan el ámbito competencial o introducen restricciones injustificadas a derechos de los ciudadanos. En este sentido, resulta especialmente ilustrativo el caso del Ayuntamiento de Sevilla, cuya Ordenanza de Circulación aprobada en 2014 fue objeto de impugnación por parte de una asociación de autocaravanistas, la cual solicitaba la anulación de ciertos artículos de la ordenanza que prohibían el estacionamiento de cualquier tipo de

vehículos que presenten síntomas de vocación de permanencia habitada en el lugar, incluso aunque el estacionamiento sea correcto desde el punto de vista de las normas de tráfico y, sus infracciones y sanciones respecto de este tipo de estacionamientos. La Ordenanza de Circulación tuvo que ser parcialmente anulada por el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía en su Sentencia 595/2015³. Señala el Tribunal en su Fundamento de Derecho Tercero:

- *“El problema surge por la concurrencia de dos competencias municipales: ordenación del tráfico y regulación de acampadas en el término municipal. De las cuales, y sin perjuicio claro esta del respeto en ambos casos a los principios que rigen toda actividad municipal, la primera además queda sujeta a las disposiciones que en materia de circulación contempla el Reglamento aludido.”*
- *“Dicho lo anterior, podríamos concluir que lo que pretende la ordenanza es precisamente eso, prohibir la acampada mediante autocaravanas estacionadas en la vía pública. Ahora bien, no debemos perder de vista que no solo estamos ante una norma prohibitiva, sino que conlleva además un régimen sancionador. Y hemos visto que el artículo 148.2 sanciona tanto la acampada mediante autocaravanas, como la permanencia habitada en vehículos estacionados. Y en este último caso, si bien es cierto que no se limita su aplicación a las autocaravanas, se contempla la prohibición sin mención alguna a que esa permanencia tenga o no trascendencia o no hacia el exterior.*

Esta reflexión, nos conduce a concluir que la redacción del artículo 94 impugnado, en la medida que va más allá de la competencia municipal para limitar la actividad de acampada, extendiendo la prohibición a un estacionamiento que, con arreglo a las previsiones del Reglamento de Circulación, es correcto y sin trascendencia al exterior, resulta contrario a derecho. Dado que con el mismo se habilita a prohibir actividades que en principio no deberían estarlo, además de habilitar a ejercer una potestad sancionadora cuando no procede.”

Si bien es cierto que los ayuntamientos tienen competencia en materia de tráfico en vías urbanas, es importante distinguir correctamente esta competencia de la competencia autonómica en materia de turismo y ordenación de las actividades recreativas al aire libre. Y es precisamente en este segundo ámbito donde se ubica el concepto de “acampada”, estrechamente ligado a la normativa sectorial de las comunidades autónomas, que son las competentes para

³ TSJ Andalucía de Sevilla, Sala de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª, de 18 de junio de 2015 (REC. N.º 464/2014)

definir y regular este tipo de actividades conforme al artículo 148.1. 18.^a de la Constitución Española. Por tanto, aunque la definición será parecida en todo el territorio nacional, cada comunidad autónoma establecerá en su normativa lo que se considera como tal. Tomaremos como ejemplo la definición establecida por la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias que considera acampada libre lo siguiente: toda actividad que suponga permanecer o pernoctar al aire libre, fuera de los campamentos de turismo autorizados y áreas especiales de acogida de autocaravanas en tránsito mediante la utilización de tiendas de campaña, caravanas, autocaravanas u otros medios para guarecerse, sin estar asistido por ninguna facultad, autorización o derecho de uso sobre los terrenos en los que se realiza. Entre otras exclusiones y conforme a lo que afecta al desarrollo del presente trabajo, no se entiende como acampada: La parada y el estacionamiento de autocaravanas y vehículos similares en las áreas habilitadas para ello en carreteras, autopistas, vías urbanas y áreas de aparcamientos reguladas por ordenanzas municipales, siempre que cumpla con la normativa de Tráfico y Circulación.

En esta materia resulta relevante y de aplicación la interpretación que hizo la Dirección General de Tráfico, en la Instrucción PROT 2023/14 de la dirección general de tráfico sobre: “Autocaravanas”.

El Reglamento General de Circulación no exige el abandono del vehículo por parte de sus ocupantes como requisito del estacionamiento, por ello entiende la Dirección General de tráfico lo siguiente: *“mientras un vehículo cualquiera está correctamente estacionado, sin sobrepasar las marcas viales de delimitación de la zona de estacionamiento, ni la limitación temporal del mismo, si la hubiere, no es relevante el hecho de que sus ocupantes se encuentren en el interior del mismo. La autocaravana no es una excepción, bastando con que la actividad que pueda desarrollarse en su interior no trascienda al exterior mediante el despliegue de elementos que desborden el perímetro del vehículo, entendido dicho perímetro como la proyección en planta del vehículo, tales como tenderetes, toldos, dispositivos de nivelación, soportes de estabilización, etc., por lo que la presencia de ocupantes en el interior del vehículo es del todo irrelevante a efectos de considerar un vehículo como correctamente estacionado”*.

En esta misma instrucción la Dirección general de tráfico establece claramente diferencias entre estacionamiento y acampada:

“Estacionar no es acampar. Como hemos visto, estacionar es realizar una maniobra consistente en inmovilizar un vehículo en un espacio determinado cumpliendo los requisitos previstos en el artículo 92 del Reglamento General de Circulación. Acampar es una actividad

regulada en la normativa de Turismo, que se reproduce en el apartado 7.1 de esta Instrucción. De la confrontación de ambas normativas puede concluirse que la normativa de tráfico se aplica a la maniobra de estacionamiento cuando en dicho estacionamiento se cumplan los siguientes requisitos:

1. Que el vehículo, con el motor parado, sólo esté en contacto con el suelo a través de las ruedas (no se utilizan las patas estabilizadoras ni cualquier otro artilugio, salvo los calzos, previstos por el Reglamento General de Circulación).

2. Que el vehículo no ocupe más superficie que la que ocupa cerrado, es decir, sin el despliegue de elementos proyectables, sillas, mesas, etc., elementos que pueden invadir una superficie mayor que la delimitada por el perímetro del vehículo, entendido este como la proyección en planta del mismo.

3. Que el vehículo no emita ningún tipo de fluidos o ruidos al exterior.

De incumplirse alguno de los anteriores requisitos, no nos encontraríamos ante una maniobra contemplada por la normativa sectorial del tráfico de vehículos y de carácter habitual, como es el estacionamiento, sino ante una actividad que será regulada, en su caso, por las normativas correspondientes en virtud del supuesto de hecho que concurra. De cumplirse los requisitos del apartado anterior el estacionamiento de la autocaravana constituye un estacionamiento idéntico al de otros automóviles, no teniendo otras obligaciones diferentes de las que tienen el resto de automóviles de sus mismas características técnicas”.

Del análisis realizado se comprueba la relevancia tanto técnica, como jurídica y social de la distinción del concepto de estacionamiento y del concepto de acampada, pues de ella dependen derechos y obligaciones de miles de usuarios de este tipo de vehículos. En la práctica muchos ayuntamientos intentan fomentar la discriminación estableciendo restricciones a este tipo de vehículos, atendiendo únicamente a sus condiciones de habitabilidad, lo que supone una discriminación normativa cuando dicha restricción no esté debidamente motivada.

Tanto la Dirección General de Tráfico como la jurisprudencia han dejado claro que cualquier limitación ha de basarse en criterios objetivos, tales como: dimensiones del vehículo, rotación de los aparcamientos o fluidez del tráfico. En esta línea destaca la Sentencia del TSJ de Andalucía 595/2015, que anuló parcialmente una ordenanza del Ayuntamiento de Sevilla al considerar que excedía sus competencias al sancionar estacionamientos legalmente realizados, por el solo hecho de que el vehículo pudiera estar habitado.

En este contexto, considero necesario avanzar hacia una mayor armonización normativa, ya sea mediante una norma estatal de mínimos o a través de criterios jurisprudenciales que establezcan donde está el límite al margen de actuación por parte de las administraciones locales y así evitar que se vean vulnerados los principios de proporcionalidad, razonabilidad y no discriminación. De esta manera se garantizará una convivencia más ordenada entre el turismo itinerante y el uso del espacio público, asegurando que los derechos de los usuarios de autocaravanas no se ven menoscabados por prejuicios y regulaciones arbitrarias.

4.- LA PROTECCIÓN DEL DOMICILIO EN LA CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA: EXTENSIÓN A VEHÍCULOS HABITABLES COMO AUTOCARAVANAS

La Constitución Española en su artículo 18.2 establece lo siguiente: *“El domicilio es inviolable. Ninguna entrada o registro podrá hacerse en él sin consentimiento del titular o resolución judicial, salvo en caso de flagrante delito.”* Sin embargo, la Constitución no ofrece ningún concepto de domicilio.

En el resto del ordenamiento jurídico español, tampoco existe una regulación expresa del concepto de domicilio. Es cierto, que el Código Civil en su art. 40 establece que *“el domicilio de las personas naturales es el lugar de su residencia habitual”*, a efectos de localización de una persona y lugar de ejercicio de sus derechos, no es el concepto que quiere proteger la Constitución del domicilio como un espacio de libertad personal e intimidad.

Fue el Tribunal Constitucional en el año 1984 quien profundizó y acuñó el concepto, en su Sentencia 22/1984, de 17 de febrero⁴ en la que otorga el amparo constitucional a la propietaria, protegiendo su derecho fundamental por encima de la ejecución forzosa de los actos administrativos. El concepto de domicilio que esgrime el TC en el fundamento quinto de dicha sentencia es el siguiente: *“el domicilio inviolable es un espacio en el cual el individuo vive sin estar sujeto necesariamente a los usos y convenciones sociales y ejerce su libertad más íntima. Por ello, a través de este derecho no sólo es objeto de protección el espacio físico en sí mismo considerado, sino lo que en él hay de emanación de la persona y de esfera privada de ella. Interpretada en este sentido, la regla de la inviolabilidad del domicilio es de contenido amplio e impone una extensa serie de garantías y de facultades, en las que se comprenden las de vedar toda clase de invasiones, incluidas las que puedan realizarse sin penetración directa por medio de aparatos mecánicos, electrónicos u otros análogos”*.

Por tanto, la Constitución protege un concepto de domicilio amplio, no sometido a usos y convenciones sociales, sea una residencia estable o transitoria, donde la persona desarrolla su

⁴ TC, Sala Segunda, Sentencia 22/1984, de 17 de febrero (REC. N.º 59/1983). Fija el concepto de domicilio a raíz de un litigio entre el Ayuntamiento de Murcia y una ciudadana compró de buena fe un ático que había sido construido excediéndose de los límites concedidos en la licencia urbanística concedida y no cumplía con la regulación urbanística del Ayuntamiento. Por ello el Ayuntamiento acuerda su demolición. La ejecución forzosa de un acto administrativo que requiere la entrada en domicilio entra en conflicto directo con la inviolabilidad de domicilio del art. 18 CE que solo admite tres excepciones: consentimiento del titular, resolución judicial o delito flagrante, en este caso no existía ninguna de las tres.

vida privada. En este sentido, están perfectamente incluidas en el concepto domicilio las caravanas, autocaravanas, furgonetas camperizada, tiendas de campaña, etc.

La Constitución establece una protección sobre un concepto amplio de domicilio en el que se incluyen este tipo de domicilios móviles. No por el mero hecho de ser vehículos equipados para que el individuo pueda vivir y ejercitar sus libertades más íntimas, siempre están protegidos de cualquier entrada y registro.

En la Sentencia del Tribunal Supremo 84/2001⁵, se invalida la prueba conseguida por los agentes de las fuerzas y cuerpos de seguridad por la que se le imponía al acusado una condena por un delito contra la salud pública de 3 años de prisión. El alto tribunal considera que sustancias incautadas por los agentes, que sirvieron como prueba para condenar al acusado, fueron obtenidas ilegalmente vulnerando el derecho del art. 18 de la CE. Debido a que no se cumple ninguno de los requisitos exigidos para la entrada y registro de una furgoneta camperizada, considerada domicilio del acusado (consentimiento, autorización judicial o delito flagrante).

Sin embargo, en otra Sentencia, la del Tribunal Supremo 621/2012, de 26 de junio⁶, no se le otorga la misma protección a una autocaravana. En esta sentencia se analiza la utilización de una autocaravana, recogida ese mismo día en un camping, para el traslado de un alijo de cocaína desde Madrid a Barcelona por parte de una organización que se encargaba de distribución y venta de cocaína traída de Sudamérica. Durante el traslado varios integrantes de la organización fueron interceptados por los agentes de las fuerzas y cuerpos de seguridad en Cornellá, donde detuvieron a parte de los condenados que iban en el vehículo e incautaron cien paquetes de cocaína. La defensa denuncia vulneración del derecho a la inviolabilidad del domicilio, motivo que el alto tribunal desestima alegando:

“Que una autocaravana pueda tener la condición de domicilio por desarrollarse en ella la privacidad de sus ocupantes, no supone que siempre y en todo caso sea así, por el contrario, habrá de verificarse si en el caso concreto enjuiciado, junto con el transporte, se desarrollaba en su interior la vida privada de sus ocupantes.

⁵ TS, Sala Segunda, de lo Penal, S de 29 de enero de 2001 (REC. N.º 4959/1998)

⁶ TS, Sala Segunda, de lo Penal, S de 26 de junio de 2012 (REC. N.º 11795/2011)

Obviamente no fue este el caso de autos, ya que la autocaravana se recogió de un camping y se hizo en un solo día el trayecto desde Cataluña hasta el polígono Polvoranca de Leganés -Madrid-, y vuelta con el cargamento de cocaína hasta el punto donde fueron detenidos por la policía... ”.

Tras un análisis de la jurisprudencia, el hecho de que las características del interior del vehículo posibiliten desarrollar vida privada en su interior no es suficiente justificación para que tenga la condición de domicilio y se le otorgue la protección del artículo 18 de la Constitución, sino que esta vida privada ha de desarrollarse efectivamente dentro del vehículo, aunque sea de manera temporal o accidental.

Ahora bien, si se circula con un vehículo de estas características ¿goza el habitáculo de conducción de la misma protección? Entiendo que no, en este caso el habitáculo de conducción no podría equipararse al domicilio ya que su función está siendo circular, no se está desarrollando la vida privada.⁷

⁷ Un caso particular podría ser el siguiente: Agente de las fuerzas y cuerpos de seguridad solicita detención e identificación del vehículo y del conductor. El conductor para evitarlo se mueve a la parte trasera (habitabile) del vehículo. El conductor estaría cometiendo un delito de desobediencia contra la autoridad, del art. 556 del Código Penal. Ante la existencia de delito, los agentes podrían intervenir y proceder a la detención del conductor, aunque se haya metido en la parte habitable del vehículo.

5.- RÉGIMEN JURÍDICO APLICABLE A LAS AUTOCARAVANAS Y VEHÍCULOS CAMPERIZADOS

El marco normativo que regula el uso de autocaravanas y campers en España es complejo, debido al sistema de autonomías establecido en la Constitución Española. Si bien es cierto que las cuestiones relacionadas con la circulación y estacionamiento en vías públicas se rigen por normativa estatal, el turismo, acampada y protección del medio ambiente son competencias autonómicas y en ocasiones, locales.

Esta dualidad competencial se convierte en todo un desafío para los usuarios de este tipo de vehículos, que dependiendo de la Comunidad Autónoma en la que se encuentren se enfrentan a una regulación más permisiva o con mayores limitaciones a la pernocta y acampada fuera de zonas habilitadas para ello.

El análisis comparado del régimen jurídico aplicable a las autocaravanas se ha centrado en siete Comunidades Autónomas: Principado de Asturias, Galicia, Castilla y León, Cantabria, Comunidad de Madrid, Andalucía y Comunidad Valenciana.

La selección responde, en primer lugar, a la vinculación personal y académica del autor con el Principado de Asturias. A partir de ahí, se han incluido las comunidades limítrofes (Galicia, Castilla y León y Cantabria) con el objetivo de valorar la coherencia normativa entre territorios próximos. Asimismo, se ha incorporado la Comunidad de Madrid, Andalucía y la Comunidad Valenciana por su relevancia en el ámbito turístico. Este conjunto permite ofrecer una visión representativa del panorama normativo español.

5.1.- PRINCIPADO DE ASTURIAS. DECRETO 61/2022, DE 23 DE SEPTIEMBRE, DE ORDENACIÓN DE CAMPAMENTOS DE TURISMO Y ÁREAS ESPECIALES DE ACOGIDA DE AUTOCARAVANAS EN TRÁNSITO

En el caso del Principado de Asturias, la aprobación del Decreto 61/2022, de 23 de septiembre, supuso una actualización relevante en la ordenación de los campamentos de turismo y de las áreas especiales de acogida de autocaravanas en tránsito, estableciendo los requisitos técnicos, de capacidad, de funcionamiento y de control aplicables a este tipo de instalaciones. Como ha destacado la doctrina especializada, esta norma trata de dar respuesta al auge del turismo itinerante desde una perspectiva de sostenibilidad, regulando tanto los derechos y

deberes de los usuarios como el régimen de prestación del servicio por las entidades explotadoras (Actualidad Administrativa, 2022)⁸.

Aunque ya se adelantó previamente parte del contenido de este decreto que afecta a la definición de acampada libre, vamos a profundizar en su articulado. En la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias se define acampada libre en el artículo 61.1 del Decreto 61/2022, que establece lo siguiente: *“Se entiende por acampada libre toda actividad que suponga permanecer o pernoctar al aire libre, fuera de los campamentos de turismo autorizados y áreas especiales de acogida de autocaravanas en tránsito mediante la utilización de tiendas de campaña, caravanas, autocaravanas u otros medios para guarecerse, sin estar asistido por ninguna facultad, autorización o derecho de uso sobre los terrenos en los que se realiza”*.

Con la interpretación literal de esta definición, se dejaría un margen de maniobra muy pequeño para que cualquier actividad con el tipo de vehículos de los que trata el presente trabajo no fuese considerada acampada y le fuese de aplicación la normativa de circulación.

Sin embargo, el artículo 2.d) de la misma norma establece la siguiente exclusión: *“Quedan excluidos del ámbito de aplicación de presente decreto y, por tanto, se registrarán por su regulación específica, sin poder emplear los términos «Campamento de turismo», ni «Área especial de acogida de autocaravanas en tránsito» en su denominación y publicidad:*

d) La parada y el estacionamiento de autocaravanas y vehículos similares en las áreas habilitadas para ello en carreteras, autopistas, vías urbanas y áreas de aparcamientos reguladas por ordenanzas municipales. Se considera que no está acampada aquella autocaravana parada o estacionada en zonas autorizadas de las vías públicas urbanas e interurbanas, de acuerdo con las normas de tráfico y circulación, cuando el único contacto con el suelo sea a través de las ruedas; no supere o amplíe su perímetro mediante la transformación o despliegue de elementos de aquella, de forma que no ocupe más espacio que el de la autocaravana, no haya más emisiones y ruidos que los que pueda emitir la combustión del motor y no vierta sustancias ni residuos a la vía.”

Este precepto reproduce en esencia el criterio interpretativo de la Dirección General de Tráfico y aclara la distinción entre estacionar y acampar. excluyendo de la consideración de

⁸ REDACCIÓN EDITORIAL, “Asturias regula las modalidades de alojamiento vinculadas al turismo de acampada”, *Actualidad Administrativa*, nº 11, 2022, pp. 1-4, p. 1.

acampada aquellas situaciones en que el vehículo cumple estrictamente con la normativa de tráfico.

Por tanto, en el principado de Asturias, se considera que esta acampada toda autocaravana que sobrepase los límites del estacionamiento, es decir:

- Si tiene contacto con el suelo mediante elementos distintos a las ruedas,
- Si amplía su perímetro con toldos, ventanas, patas u otros elementos,
- Si genera emisiones, ruidos o vertidos al exterior.

Además, la acampada libre es una conducta tipificada en el artículo 70. a) de la Ley 7/2001⁹, calificada como infracción leve. Y la consecuencia de su realización es un posible apercibimiento o una multa, que irá desde los 150 a los 1.500 euros, dependiendo de la graduación que se considere oportuna en función del perjuicio causado (artículos 75,76 y 77 de la Ley 7/2001). De esta forma el legislador asturiano se asegura de que cualquier sanción impuesta por acampar libremente se base en una norma con rango de ley y respete los principios fundamentales del Derecho Administrativo Sancionador. En palabras de A. HUERGO LORA: “Si una determinada medida es una sanción, tiene que haber sido establecida en una norma con rango de Ley (principio de legalidad), y además sólo puede imponerse una vez acreditada la culpabilidad del infractor (principio de culpabilidad)” (HUERGO LORA, 2007)¹⁰. Es decir, no basta con que una conducta resulte molesta o irregular: debe subsumirse de forma clara y precisa en un tipo legal previamente establecido. Este marco de garantías impide que se sancione por meras apreciaciones subjetivas, obligando a que toda infracción esté previamente definida y prevista con claridad en el ordenamiento.

⁹ Ley 7/2001, de 22 de junio, de Turismo.

¹⁰ HUERGO LORA, A., *Las sanciones administrativas*, Iustel. Madrid, 2007, p. 188.

5.2.- ANDALUCÍA. DECRETO 26/2018, DE 23 DE ENERO, DE ORDENACIÓN DE LOS CAMPAMENTOS DE TURISMO, Y DE MODIFICACIÓN DEL DECRETO 20/2002, DE 29 DE ENERO, DE TURISMO EN EL MEDIO RURAL Y TURISMO ACTIVO

En el caso de la Comunidad Autónoma de Andalucía, la competencia exclusiva en materia de turismo viene regulada en el artículo 71 de su Estatuto de Autonomía, considerándose este sector como un elemento estratégico para el desarrollo económico de la comunidad.

El Decreto 26/2018 surge con la finalidad de adaptar la regulación de los campamentos de turismo a la Ley 13/2011, modernizando su clasificación y requisitos estructurales que establecía la anterior regulación (Decreto 164/2003).

Una de sus principales novedades, la cual guarda especial relación con la temática de este trabajo, es la regulación específica de las áreas de pernocta para autocaravanas. Esta medida responde a la creciente demanda de esta modalidad de turismo itinerante, proporcionando un marco legal que busca garantizar tanto la seguridad y comodidad de los usuarios como la protección del entorno, asegurando un desarrollo sostenible de la actividad en el territorio andaluz. Las áreas de autocaravanas deberán cumplir con requisitos técnicos que incluyen instalaciones para el suministro de agua potable, vaciamiento de depósitos y conexión eléctrica, asegurando que estas áreas no solo respondan a la demanda turística, sino que lo hagan de manera sostenible y respetuosa con el medio ambiente.

En su artículo 1 establece su objeto y ámbito de aplicación: los campamentos de turismo. Los cuales son establecimientos de alojamiento turístico que, ocupando un espacio de terreno debidamente delimitado, acondicionado y dotado de instalaciones y servicios precisos, se destinen a facilitar a las personas usuarias de servicios turísticos un lugar adecuado para hacer vida al aire libre, a cambio de precio y durante un período de tiempo limitado, sin que en ningún caso la permanencia de las personas turistas en estos establecimientos pueda tener carácter de residencia habitual o de domicilio.

También, en su artículo 1, concretamente en el apartado 4.b) establece la siguiente exclusión: *“Las zonas de estacionamiento para autocaravanas, caravanas y campers en vías urbanas, que se regularán por ordenanza municipal, y en vías interurbanas, atendiendo al Reglamento General de Circulación, o cualquier lugar reservado al estacionamiento para autocaravanas regulado por su normativa sectorial.”* Esta exclusión, presenta gran similitud a

la que hace el legislador en el Principado de Asturias, aunque con diferente redacción, el objetivo que se persigue es el evitar la invasión de la competencia estatal sobre el tráfico y la circulación. Así, las áreas de estacionamiento para autocaravanas quedan excluidas de la regulación de campamentos de turismo y siguen sujetas a las ordenanzas municipales y a la normativa estatal de tráfico.

En cuanto a la regulación de las áreas de pernocta, el Decreto 26/2018 es claro al establecer requisitos para su correcta implementación, sin que dichas áreas se consideren campamentos de turismo en el sentido tradicional.

Tal y como señalan en sus conclusiones GRÁVALOS GASTAMINZA, M. A., HERNÁNDEZ GARRIDO, R., y PÉREZ CALAÑAS, C. (2021)¹¹, Este marco normativo tiene un impacto significativo en el caravanning en Andalucía, que sigue siendo una modalidad de turismo creciente. Aunque las áreas de autocaravanas deben cumplir ciertos estándares, Andalucía permite la creación de áreas de pernocta tanto en el ámbito público como privado, lo que implica la necesidad de adaptar la infraestructura a las necesidades de los autocaravanistas. Esta regulación, sin embargo, también plantea algunos retos, como la falta de homogeneización en la aplicación de las normativas locales y la coordinación entre las autoridades para garantizar que las áreas habilitadas sean adecuadas y seguras.

5.3.- GALICIA. DECRETO 159/2019, DE 21 DE NOVIEMBRE, POR EL QUE SE ESTABLECE LA ORDENACIÓN DE LOS CAMPAMENTOS DE TURISMO

La Comunidad Autónoma de Galicia asume la competencia sobre el turismo dentro de la comunidad a través de la Ley Orgánica 1/1981, de 6 de abril, que regula el Estatuto de Autonomía de Galicia, en su artículo 27.21. Esta competencia es desarrollada en detalle por la Ley 7/2011, de 27 de octubre, de Turismo de Galicia, que establece las bases para la regulación del turismo en la región, promoviendo principios de sostenibilidad y desarrollo responsable. El objetivo de esta legislación es consolidar a Galicia como un referente turístico internacional, a través de un modelo que favorezca la calidad de los servicios y la preservación del entorno natural.

¹¹ GRÁVALOS GASTAMINZA, M. A., HERNÁNDEZ GARRIDO, R., & PÉREZ CALAÑAS, C., “El “caravanning” en el decreto 26/2018, de ordenación de campamentos de turismo de Andalucía”, *Cuadernos de Turismo*, (47), 2021 pp. 65–84. <https://doi.org/10.6018/turismo.474011>.

En relación con el caravanning, la Ley 7/2011 hace dos menciones clave en su artículo 66. La primera, en su apartado 1, trata sobre los campamentos de turismo, cuya regulación detallada se desarrolla en el Decreto 159/2019, de 21 de noviembre, que establece la ordenación de los campamentos de turismo en Galicia. Este Decreto regula los campamentos de turismo que son: las instalaciones y servicios destinadas a facilitar la estancia temporal en tiendas de campaña, caravanas, autocaravanas o cualquier otro elemento semejante fácilmente transportable y prohíbe, en su artículo 1, toda acampada turística fuera de los campamentos de turismo autorizados por la administración turística de Galicia. Se entiende por acampada turística: toda aquella que proporciona alojamiento de forma temporal a las personas.

La segunda mención, en el apartado 5 del artículo 66 de la Ley, se refiere a las zonas especiales de acogida de autocaravanas en tránsito. La regulación y el control de estas zonas es delegado a los ayuntamientos, lo que otorga a los gobiernos locales la potestad para gestionar estas áreas y definir los espacios habilitados para el estacionamiento y pernocta de autocaravanas en el territorio gallego.

Además, la Ley 7/2011 de Turismo de Galicia tipifica las infracciones en los artículos 109 a 111 (leves, graves y muy graves). Aunque no se recoge expresamente la acampada libre como infracción específica, esta práctica —prohibida, conforme al artículo 1 de esta ley, cuando se realiza fuera de los campamentos de turismo autorizados— puede subsumirse en el artículo 109.11, que considera infracción leve “cualquier otro incumplimiento de las obligaciones expresamente impuestas por la presente ley que no estuviera tipificado como infracción grave o muy grave”. En consecuencia, la acampada libre en Galicia podría ser calificada como infracción leve, sancionable con un apercibimiento o multa de entre 300 y 900 euros (art. 112.1). No obstante, en caso de reincidencia, esta conducta pasaría a ser considerada infracción grave conforme al artículo 110.23, con una sanción que oscilaría entre 901 y 9.000 euros (art. 112.2).

5.4.- CASTILLA Y LEÓN. DECRETO 9/2017, DE 15 DE JUNIO, POR EL QUE SE REGULAN LOS ESTABLECIMIENTOS DE ALOJAMIENTO EN LA MODALIDAD DE CAMPING EN LA COMUNIDAD DE CASTILLA Y LEÓN

La Comunidad Autónoma de Castilla y León ostenta competencia exclusiva en materia de turismo, tal y como establece el artículo 70.1. 26.º de su Estatuto de Autonomía, aprobado

por la Ley Orgánica 14/2007, de 30 de noviembre. Esta competencia se desarrolla a través de la Ley 14/2010, de 9 de diciembre, de Turismo de Castilla y León, que regula el marco general para la ordenación, planificación, promoción y fomento del turismo en la región.

En lo relativo al turismo itinerante, la norma de referencia es el Decreto 9/2017, de 15 de junio, por el que se regulan los establecimientos de alojamiento en la modalidad de camping en la Comunidad de Castilla y León. Aunque tampoco se establece una regulación exhaustiva sobre el caravaning dentro del territorio de la Comunidad, el decreto contempla la posibilidad de que existan campings exclusivos para autocaravanas, y prevé que la Administración autonómica promoverá la instalación de áreas de servicio y puntos ecológicos sanitarios destinados al uso de autocaravanas como actividad turística complementaria. Por ello, en ausencia de una normativa autonómica más detallada, habrá que acudir a la legislación provincial y, especialmente, a las ordenanzas municipales, que serán las encargadas de desarrollar esta regulación en el plano práctico.

A su vez el Decreto 9/2017, en su artículo 3, define la acampada libre como “la que se realiza de forma gratuita fuera de los campings, utilizando de modo temporal tiendas de campaña, caravanas, u otros elementos fácilmente transportables, sin estar asistido por ninguna facultad, autorización o derecho de uso sobre los terrenos en los que se realiza”. Esta actividad queda expresamente excluida del ámbito de aplicación del decreto (art. 3.2), lo que implica que no se encuentra amparada por el régimen habilitante, ni por las garantías de los alojamientos regulados. En consecuencia, la acampada libre queda prohibida con carácter general en la Comunidad de Castilla y León, al no estar amparada por ninguna autorización turística y no existir regulación específica que la habilite. Buena muestra de ello es la Orden FYM/510/2013, de 25 de junio, por la que se regula el uso del fuego y se establecen medidas preventivas para la lucha contra los incendios forestales. El artículo 1 establece su ámbito de aplicación en “todos los montes, sean arbolados o desarbolados, de la Comunidad de Castilla y León y la franja de 400 metros de ancho que los circunda, como perímetro de protección”. Dentro de este espacio, el artículo 6.b) dispone de forma clara que “se prohíbe la acampada libre, excepto en los lugares habilitados al efecto”.

5.5.- CANTABRIA. DECRETO 51/2019, DE 4 DE ABRIL, DE ORDENACIÓN DE LOS CAMPAMENTOS DE TURISMO Y ÁREAS DE SERVICIO PARA AUTOCARAVANAS EN EL ÁMBITO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANTABRIA

En Cantabria, la competencia exclusiva en materia de turismo está regulada por el artículo 24.20 de la Ley Orgánica 8/1981, de 30 de diciembre, de Estatuto de Autonomía para Cantabria, que otorga a la Comunidad Autónoma la potestad de gestionar y regular el turismo dentro de su territorio. Esta competencia se desarrolla mediante la Ley 5/1999, de 24 de marzo, de Ordenación del Turismo de Cantabria, que establece las bases para la regulación del turismo en la región.

En relación con el caravanning, la Ley 5/1999 hace dos menciones clave. La primera se encuentra en el artículo 15.5, que establece que las áreas de servicio para autocaravanas serán objeto de una regulación especial.

La segunda mención se encuentra en el artículo 57, apartado 20, que califica como infracción grave la acampada fuera de los campamentos de turismo y de las áreas de servicio de autocaravanas. Esta disposición refuerza la idea de que la acampada libre está prohibida en el dominio público o fuera de las áreas específicamente habilitadas para tal fin, y establece un régimen sancionador para quienes infrinjan esta normativa. Al ser calificada como infracción grave, esta conducta puede conllevar una multa que oscila entre 1.501€ a 15.000€. La cuantía se establecerá en función de los perjuicios que ocasione, reincidencia y la continuidad de esta conducta de acampada.

El Decreto 51/2019, de 21 de mayo, desarrolla la regulación de las áreas de servicio para autocaravanas en Cantabria. En su artículo 1, establece que su objeto y ámbito de aplicación son los campamentos de turismo y las áreas habilitadas para autocaravanas. El Decreto deja claro que los vehículos no se consideran acampados si cumplen con los siguientes requisitos:

- El vehículo solo está en contacto con el suelo a través de las ruedas (no están bajadas las patas estabilizadoras, no se usan calzas ni cualquier otro artilugio).
- El vehículo no supera ni amplía su perímetro mediante la transformación o despliegue de elementos de forma que ocupe más espacio que el de la autocaravana cerrada.
- No se vierten sustancias ni residuos a la vía pública o al entorno.

Aunque el legislador cántabro utiliza una redacción distinta, en esencia adopta un criterio similar al de la Dirección General de Tráfico para distinguir entre estacionamiento y acampada. Sin embargo, la normativa cántabra establece una restricción más estricta al especificar que el vehículo debe estar en contacto con el suelo únicamente a través de las ruedas, sin utilizar patas estabilizadoras, calzos ni cualquier otro artilugio. Esto indica que, mientras la Dirección General de Tráfico considera el uso de calzos compatible con el estacionamiento, la normativa cántabra lo asimila a una situación de acampada.

Por otro lado, el artículo 2, apartado 3 del Decreto 51/2019 establece que la acampada está prohibida tanto para tiendas de campaña como para autocaravanas fuera de los campamentos de turismo y de las áreas de servicio de autocaravanas, siempre que se cumplan las condiciones que establece el artículo. Esta prohibición está pensada para garantizar que las actividades turísticas se realicen en espacios habilitados, respetando el medio ambiente y las infraestructuras adecuadas.

Además, en el Título I, Capítulo IV (artículos 28-33) del Decreto 51/2019, se fijan los requisitos técnicos para las áreas de servicio de autocaravanas, que deben contar con:

- Señalización adecuada.
- Instalaciones sanitarias y sistemas de seguridad contra incendios.
- Un máximo de 30 plazas por área.
- Medidas necesarias de las instalaciones para garantizar su funcionamiento adecuado.

5.6.- COMUNIDAD DE MADRID. DECRETO 3/1993, DE 28 DE ENERO, SOBRE CAMPAMENTOS DE TURISMO EN LA COMUNIDAD DE MADRID

La Comunidad de Madrid ostenta competencia exclusiva en materia de turismo, conforme al artículo 26.1.21. de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero. Esta competencia se desarrolla, de forma general, a través de la Ley 1/1999, de 12 de marzo, de Ordenación del Turismo de la Comunidad de Madrid, que establece las bases para la ordenación, promoción y desarrollo del turismo en el ámbito autonómico. Sin embargo, dicha ley no contempla ninguna referencia específica al turismo itinerante ni al fenómeno del caravanning, limitándose a una mención genérica a la acampada libre. Esta mención la realiza en su artículo 57.j), tipifica como infracción leve “el incumplimiento de las medidas de

ordenación adoptadas respecto de la acampada fuera de los campamentos de turismo”, lo que pone de manifiesto la ausencia de una regulación sustantiva sobre esta práctica. A efectos sancionadores, el artículo 61 establece que este tipo de infracciones podrá ser sancionado con apercibimiento o multa de hasta 3.000 euros, dejando un amplio margen de discrecionalidad a la Administración en la calificación de la conducta en función de la gravedad de los perjuicios ocasionados, reincidencia y otras circunstancias que se han de valorar.

Para encontrar una regulación más concreta sobre la acampada libre en la Comunidad de Madrid es necesario acudir al Decreto 3/1993, de 28 de enero, sobre campamentos de turismo, norma reglamentaria que permanece en vigor a pesar de numerosas modificaciones en su redacción y que, en su artículo 5.1, establece de forma expresa la prohibición general de la acampada libre en todo el territorio de la Comunidad. No obstante, se prevé la posibilidad de autorización excepcional cuando la acampada sea organizada por una entidad pública o privada con finalidad cultural, deportiva o ecológica, siempre que su duración no exceda de cuatro días y no participen más de 200 personas. En tales casos, el promotor debe solicitar autorización a la Dirección General de Turismo con al menos veinte días de antelación, acompañando información detallada sobre el programa de actividades, el número de participantes, los elementos de acampada, la ubicación y las autorizaciones del titular del terreno, del ayuntamiento correspondiente y, en su caso, de la Consejería de Medio Ambiente. En cualquier caso, la acampada no podrá practicarse en lugares donde no esté permitida la instalación de campamentos de turismo, reforzando así un enfoque restrictivo y conservacionista por parte del legislador autonómico.

La ausencia de una regulación específica sobre áreas de pernocta o estacionamiento para autocaravanas en la normativa autonómica ha dejado en manos de los ayuntamientos la regulación efectiva de esta práctica, dando lugar a un panorama heterogéneo dentro del territorio madrileño. Algunos municipios han optado por habilitar áreas de servicio para autocaravanas, mientras que otros han impuesto restricciones estrictas al estacionamiento o a la pernocta, muchas veces sin motivación objetiva suficiente ni respaldo normativo claro. Esta disparidad normativa ha generado una notable inseguridad jurídica, tanto para los usuarios como para las propias entidades locales encargadas de gestionar el espacio público.

En definitiva, la Comunidad de Madrid se caracteriza por una escasa atención normativa al turismo itinerante, limitándose a prohibir la acampada libre en términos generales sin abordar de forma específica la realidad creciente del caravaning.

5.7.- COMUNIDAD VALENCIANA. DECRETO 10/2021, DE 22 DE ENERO, DEL CONSELL, POR EL QUE SE REGULA EL ALOJAMIENTO TURÍSTICO EN LA COMUNITAT VALENCIANA

En la Comunidad Valenciana, la competencia exclusiva en materia de turismo se establece en el artículo 49.1. 12ª de Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana, el cual establece que la Comunidad Valenciana tiene facultad de gestionar y regular el turismo dentro de su territorio. Esta competencia es desarrollada a través de la Ley 15/2018, de 7 de junio, de turismo, ocio y hospitalidad de la Comunitat Valenciana, estableciendo un marco normativo para la ordenación y promoción del turismo en la región.

A su vez y en relación con el caravaning, la Ley 15/2018 es desarrollada por el Decreto 10/2021, de 22 de enero, del Consell, por el que se regula el alojamiento turístico en la Comunitat Valenciana, entre los que se incluyen las áreas de pernocta en tránsito para autocaravanas. En esta comunidad y de acuerdo con el artículo 2.5 de este decreto se prohíbe la acampada libre en todo su territorio, salvo algunas excepciones. El artículo 50.2 define las áreas de pernocta en tránsito para autocaravanas como: *el espacio de terreno debidamente delimitado, dotado y acondicionado, abierto al público para la ocupación y uso exclusivo de autocaravanas, incluidos los vehículos campers, y de las personas que en ellas viajen, a cambio de precio y en el que se presten los servicios regulados en el presente capítulo para este tipo de empresas*. Es importante señalar que las áreas de estacionamiento para autocaravanas habilitadas por los ayuntamientos no tendrán esta consideración y la estancia máxima en las mismas será de 48 horas.

Además, los requisitos que deben cumplir este tipo de espacios vienen enumerados en los artículos 61, 62 y 63 del Decreto 10/2021 (servicios, superficie, capacidad y suministros básicos).

Por otro lado, el Decreto 10/2021 también regula otro tipo de alojamiento singular en el artículo 77. Todo particular que tenga una finca totalmente cercada en la que exista una casa habitada podrá ofrecer alojamiento en tienda de campaña o caravana siempre y cuando no

superen las 16 personas ni se establezcan más de 3 tiendas de campaña o caravanas. Este tipo de alojamiento se le exige el cumplimiento de unos requisitos bastante más livianos que los campings y las áreas de pernocta.

Adicionalmente, en el ámbito forestal, resulta de aplicación el Decreto 91/2023, de 22 de junio, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 3/1993, de 9 de diciembre, Forestal de la Comunitat Valenciana. Esta norma refuerza la prohibición general de la acampada libre en todo el territorio valenciano, estableciendo en su artículo 110 que dicha práctica no está permitida. No obstante, se prevé la figura de la acampada itinerante, admitida únicamente cuando se trate de marchas que discurran total o parcialmente por terreno forestal y se justifique la imposibilidad de pernoctar en una zona de acampada. En tales casos, será necesaria la autorización específica de la persona titular de la dirección territorial competente en materia forestal. Esta modalidad de acampada queda restringida a una sola noche en el mismo lugar, con un máximo de nueve personas y tres tiendas.

Asimismo, el artículo 110 regula el vivac, el cual requerirá la presentación de una declaración responsable ante la dirección territorial correspondiente, sin perjuicio de los procedimientos adicionales que puedan establecerse por la normativa sectorial en materia de espacios naturales protegidos. En ningún caso podrá haber más de nueve personas pernoctando en el mismo lugar bajo esta modalidad.

6.- LIMITACIONES Y PROHIBICIONES EN LA NORMATIVA SECTORIAL

6.1.- LEY 22/1988, DE 28 DE JULIO, DE COSTAS

La Ley 22/1988, de 28 de Julio, de Costas surge con el objetivo de proteger y conservar el dominio público marítimo terrestre, espacio de alto valor ecológico y social, que cada vez se estaba viendo más amenazado por la sobreexplotación, privatización y degradación ambiental. El crecimiento demográfico y turístico en la costa, junto con la falta de planificación coordinada, han provocado la destrucción de ecosistemas clave como marismas y dunas, la regresión del litoral y la pérdida del acceso público a numerosas zonas. Los bienes de dominio público marítimo-terrestre vienen determinados en el Título I (arts. 3, 4 y 5) de la Ley 22/1988.

Esta ley busca equilibrar el acceso público al litoral con la protección del paisaje y biodiversidad. En el contexto de este trabajo, establece limitaciones que tienen impacto directo en el turismo en campers y autocaravanas.

Concretamente, el art. 33.5 prohíbe el estacionamiento, la circulación no autorizada de vehículos, el establecimiento de campamentos y las acampadas. Esta prohibición es desarrollada por el art. 72 del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas. La prohibición de circular y estacionar de vehículos no autorizados afecta solo a las playas, sin embargo, la prohibición del establecimiento de campamentos y acampadas afecta a todo el dominio público marítimo-terrestre. Este Real Decreto define las acampadas y campamentos de la siguiente manera: *“Se entenderá por acampada la instalación de tiendas de campaña o de vehículos o remolques habitables. Se entenderá por campamento la acampada organizada dotada de los servicios y suministros establecidos por la normativa vigente”*. Y obliga a quienes vulneren esta prohibición, ocupando el dominio público, al desalojo inmediato de estos lugares en el momento en que sean requeridos por los Agentes de la Administración.

Como vemos la regulación que hace la Ley de Costas es bastante restrictiva, ya que en zonas de playa se equipara la acampada a la instalación de vehículos por el mero hecho de que sus características internas lo hagan habitable. En muchos lugares nos podemos encontrar con señales como la que encontramos en la siguiente imagen.



Cartel existente en el aparcamiento de la Playa de Orión (Cantabria)

En este caso el problema comenzaría en el momento en el que el propietario de un vehículo con características internas que posibilitan su habitabilidad decide estacionar en el aparcamiento público de una playa, como cualquier otro vehículo ¿está realizando una maniobra de estacionamiento regulada en el Reglamento General de Circulación o está acampando y por lo tanto podría ser sancionado? Entiendo que, si el vehículo está correctamente estacionado cumpliendo con los requisitos de la interpretación de la Dirección General de Tráfico de los que hablamos en el apartado anterior del trabajo, estaríamos ante una maniobra regulada por la normativa de circulación y no podríamos ser sancionados ni desalojados por los agentes de la Administración.

¿Y si el estacionamiento no se realiza en un aparcamiento público destinado al efecto, sino que en pleno dominio público marino terrestre? En una situación parecida se pronunció el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía de Sevilla en su Sentencia 910/2015¹². Dictando

¹² TSJ Andalucía de Sevilla, Sala de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª, S de 29 de octubre de 2015 (REC N.º 316/2013)

sentencia de estimación de un recurso contencioso administrativo cuyo objeto era anular una multa impuesta por acampar en la playa de “La Bota”, Punta Umbría (Huelva). El recurrente basa su defensa en la distinción entre acampada y estacionamiento, alegando que su autocaravana estaba estacionada y el motivo de la sanción era única y exclusivamente acampar. Y en su fundamento de derecho tercero, la sala de lo contencioso administrativo del TSJ de Sevilla resalta lo siguiente:

- *“Es notorio, y se deriva de todo el expediente instruido, que la autocaravana no se encontraba estacionada en ningún aparcamiento construido al efecto, sino en el propio dominio público marítimo terrestre, aunque no hubiese ninguna señal que prohibiese la parada o el estacionamiento. En este punto es aplicable el artículo 23.5 de la Ley de Costas 22/1988 de 28 de junio que establece que en las playas "quedarán prohibidos el estacionamiento y la circulación no autorizada de vehículos, así como los campamentos y acampadas".*

Así pues, se prohíbe tanto la acampada, como el solo estacionamiento.”

- *“No obstante, hay que tener en cuenta que la tipicidad por la que se ha impuesto la sanción es la de la acampada. En este sentido, el pliego de cargos expresa como hechos realizados, "acampar en el dominio público marítimo-terrestre con autocaravana...". En la misma dirección, la resolución sancionadora, después de indicar que están prohibidos los campamentos y acampadas en todo el dominio público marítimo-terrestre, expresa que la conducta del sancionado ha ido más allá del simple estacionamiento de un vehículo habitable.*

En este punto, el art. 68.3 del Reglamento de Costas dispone que es acampada "la instalación de tiendas de campaña, vehículos o remolques habitables". Es decir, que la acampada es algo más que el estacionamiento de una autocaravana. Su "instalación" sugiere y requiere un estacionamiento con carácter de permanencia y de habitabilidad, lo que se manifiesta, fundamentalmente, porque esa instalación, habitabilidad o estancia trascienda al exterior de la propia autocaravana.

En el supuesto que nos ocupa, no existía ninguna instalación u objeto fuera del vehículo y la actividad desarrollada en su interior no trascendía al exterior. Si a ello se añade que la estancia probada del vehículo apenas sí duró doce horas (desde la tarde anterior hasta la madrugada del día siguiente), no puede hablarse de acampada.

Podría mantenerse que, en cualquier caso, el estacionamiento en las playas está prohibido, pero, lo cierto es que la tipificación por la que se ha sancionado es la de

acampada y a ella se ha dirigido toda la actividad probatoria, lo que no se considera acreditado.”

En base a estos argumentos, la sala del Tribunal Superior de Justicia estima el recurso y anula la multa. Si esta misma sanción estuviese motivada en el artículo 23.5 de la Ley de Costas y el tipo por el que se hubiese impuesto la sanción fuese el estacionamiento incorrecto, el resultado del recurso hubiera sido el contrario, desestimatorio.

6.2.- PARQUES NACIONALES Y SU PLAN RECTOR DE USO Y GESTIÓN (PRUG)

Regulados a nivel estatal por la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales. Los define en su artículo 4 como: espacios naturales, de alto valor ecológico y cultural, poco transformados por la explotación o actividad humana que, en razón de la belleza de sus paisajes, la representatividad de sus ecosistemas o la singularidad de su flora, de su fauna, de su geología o de sus formaciones geomorfológicas, poseen unos valores ecológicos, estéticos, culturales, educativos y científicos destacados cuya conservación merece una atención preferente y se declara de interés general del Estado.

El artículo 8, de la misma ley, regula el proceso de declaración como Parque Nacional, lo que conlleva su inclusión en la Red de Parques Nacionales de España. Esta declaración se hará a través de Ley por las Cortes Generales, todo ello a iniciativa de la comunidad o comunidades autónomas donde se encuentre dicho espacio natural.

En la disposición adicional primera se hace una enumeración de los Parques Nacionales que componen la Red de Parques Nacionales de España y son los siguientes: Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido, el Parque Nacional de Aigüestortes i Estany Sant Maurici, el Parque Nacional de los Picos de Europa, el Parque Nacional marítimo-terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia, el Parque Nacional marítimo-terrestre del Archipiélago de Cabrera, el Parque Nacional de Cabañeros, el Parque Nacional de las Tablas de Daimiel, el Parque Nacional de Monfragüe, el Parque Nacional de Sierra Nevada, el Parque Nacional de Doñana, el Parque Nacional de Timanfaya, el Parque Nacional del Teide, el Parque Nacional de la Caldera de Taburiente, el Parque Nacional de Garajonay y el Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama. A esta enumeración de 15 Parques Nacionales se añadió en el año 2021 el Parque Nacional de la Sierra de las Nieves a la Red de Parques Nacionales, a través la Ley 9/2021, de 1 de julio, de declaración del Parque Nacional de la Sierra de las Nieves.

Por lo general, estos espacios naturales, suelen tener una mayor protección y más restricciones que el resto del territorio nacional. Esta limitación de las de las actividades, generalmente de turismo, obedece a la intención de mantener la biodiversidad del entorno, libre de ruidos, contaminación que puedan dañar a las especies que en ellos habitan. La ley de Parques Nacionales en su artículo 40, remite a la legislación sobre protección del medio natural y las leyes particulares de declaración de cada parque nacional, para regular el régimen de infracciones y sanciones. Las leyes particulares de cada Parque Nacional remiten en su mayoría a su Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) y a la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de conservación de los espacios naturales y de la flora y fauna silvestres (actualmente derogada), remisión que hoy debe entenderse realizada a la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, la encargada de regular la protección de estos espacios.¹³

Aunque todos comparten un marco común, cada uno de los Parques Nacionales cuenta con un régimen específico en su Plan Rector de Uso y Gestión adaptado a las características de ecosistema. Para la protección del alto valor ecológico y paisajístico de estos lugares, se imponen restricciones específicas a sus visitantes. A continuación, se analizará el régimen jurídico aplicable en tres Parques Nacionales concretos: Picos de Europa, Sierra Nevada y Ordesa y Monte Perdido. La selección de estos espacios responde a criterios de representatividad jurídica, territorial y turística, con el objetivo de ilustrar la pluralidad de enfoques normativos aplicables al fenómeno del caravanning en espacios naturales protegidos. El Parque Nacional de los Picos de Europa constituye un caso especialmente relevante por su singular configuración territorial —al estar distribuido entre tres comunidades autónomas— y por su incidencia directa en el ámbito del presente estudio, dado que una parte sustancial del parque se sitúa en el Principado de Asturias. Esta circunstancia permite abordar con mayor profundidad y proximidad jurídica su régimen aplicable. Por su parte, el Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido ha sido seleccionado por su destacada relevancia en el ámbito del senderismo y el montañismo, al albergar el refugio de Góriz, el más frecuentado de la península, y presentar un PRUG especialmente restrictivo en materia de estacionamiento y pernocta. Finalmente, el Parque Nacional de Sierra Nevada representa un espacio de alta montaña con un notable valor ecológico y turístico, ya que combina la existencia de ecosistemas únicos —con numerosas especies endémicas— con un uso intensivo durante la temporada de esquí, siendo

¹³ En el título VI regula las infracciones y sanciones (artículo 81 Ley 42/2007), que se clasificaran en: Infracciones leves con multa de 100 a 3.000 euros, infracciones graves con multa de 3.001 a 200.000 euros e infracciones muy graves con multa de 200.001 a 2.000.000 euros.

además el enclave del pico más alto de la península ibérica, el Mulhacén (3.478 m). Esta triple selección permite examinar con perspectiva comparada cómo los distintos planes rectores y normativas sectoriales abordan la presencia de autocaravanas y la regulación de actividades como la acampada o el vivac en entornos especialmente protegidos.

En el Parque Nacional de Picos de Europa, el PRUG es aprobado por el Real Decreto 384/2002, de 26 de abril. En él se prohíbe la instalación de caravanas y cualquier estructura de carácter fijo que pueda ser utilizada como alojamiento, tanto dentro como fuera de los campings. Además, la estancia de autocaravanas dentro de estos campings se limita a 30 días naturales. La acampada en Picos de Europa también está regulada en el PRUG y establece las siguientes limitaciones:

- Acampada colectiva: exclusivamente con tiendas de campaña, en las zonas de asentamientos tradicionales¹⁴ y requiere autorización previa de las autoridades municipales y del propietario del predio, siempre y cuando cumpla con la legislación y fines del parque nacional.
- Vivaqueo y acampada nocturna: está permitido a alturas superiores a los 1.600 metros, siempre y cuando se monte y desmonte la tienda una hora antes y una hora después de la puesta y la salida del sol, respectivamente.
- Acampada libre: totalmente prohibida en el interior del parque salvo las anteriores excepciones.

En cuanto a su régimen sancionador, el artículo 2 del PRUG nos remite a la Ley 16/1995, de 30 de mayo, de declaración del Parque Nacional de los Picos de Europa, la cual establece que la acampada que no cumpla con las condiciones anteriormente descritas será considerada como infracción leve. Estas infracciones leves acarrearán una multa de 100 a 3.000 euros tal y como establece el artículo 81 de la Ley 42/2007. Por tanto, cualquier acampada dentro del Parque Nacional de Picos de Europa que no cumpla con los requerimientos del PRUG se expondría a una sanción de entre 100 a 3.000 euros. En lo que respecta al uso de autocaravanas dentro del Parque, si se cumple con lo que establece la normativa de tráfico respecto al estacionamiento, no dará lugar a sanción. Sin embargo, todo lo que no pueda considerarse estacionamiento por estar fuera de los lugares en los que es de aplicación la normativa de tráfico,

¹⁴ Zona de asentamientos tradicionales. Es el área donde se ubican los núcleos urbanos y las áreas habitadas por población no dispersa, incluyendo sus zonas de servicios y las áreas de cultivo y praderías aledañas.

no cumpliría la normativa del Parque, sería considerado acampada y conllevaría una sanción de entre 100 a 3.000 euros.

El PRUG del Parque Nacional de Sierra Nevada es aprobado por el Decreto 238/2011, de 12 de julio. Al igual que en Picos de Europa, se considera incompatible con los fines del parque la colocación de caravanas con carácter permanente, así como la pernocta en caravanas y autocaravanas fuera de los lugares habilitados para ello (Zona de aparcamiento y tránsito de autocaravanas ubicado en la parte baja del Centro de Alto Rendimiento). Dentro del parque está permitido el vivaqueo y la acampada nocturna¹⁵ siempre que se realice a más de dos kilómetros de un núcleo urbano, de un establecimiento de alojamiento turístico o de un refugio, salvo que éste último estuviera completo, ni pernoctar más de una noche en el mismo lugar. Sin embargo, cuando se realice en grupos superiores a 15 personas o se utilicen más de 3 tiendas de campaña, requerirán de autorización previa. El incumplimiento de las condiciones expuestas es considerado como infracción grave en el artículo 10.3 de la Ley 3/1999, de 11 de enero, por la que se crea el Parque Nacional de Sierra Nevada. Infracciones que conllevarían una multa de entre 3.001 a 200.000 euros tal y como establece el artículo 81 de la Ley 42/2007.

El PRUG del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido y su Zona Periférica de Protección, aprobado por Decreto 49/2015 y actualizado el 21 de febrero de 2022, establece una regulación exhaustiva sobre el uso de vehículos, la acampada y la pernocta dentro del espacio protegido, con el objetivo de preservar sus valores ecológicos y paisajísticos. En su apartado 9.1.1.g) se prohíbe de forma expresa: *“La ocupación de terrenos del Parque Nacional para el estacionamiento de vehículos, caravanas o remolques fuera de los lugares autorizados para ello.”* Esta cláusula implica que no se permite el estacionamiento de autocaravanas ni de otros vehículos fuera de los espacios habilitados, aun cuando no se desplieguen elementos exteriores ni se transgreda la normativa de tráfico. El criterio adoptado es más restrictivo que el del Reglamento General de Circulación, ya que equipara la mera presencia del vehículo al uso inadecuado del espacio protegido si no se realiza en los lugares expresamente permitidos.

En cuanto a la pernocta, el PRUG distingue dos modalidades:

1. Vivac: definido como la actividad de dormir o descansar al raso durante la noche, con o sin saco de dormir o elementos naturales que no alteren el entorno.

¹⁵ Modalidad de pernocta que consiste en instalar una tienda de campaña ligera (la que sirve exclusivamente para dormir) al anochecer, una hora antes de la puesta de sol, hasta el amanecer, una hora después de su salida al día siguiente.

2. Acampada nocturna: entendida como la instalación de una tienda ligera desde una hora antes del ocaso hasta una hora después del orto del día siguiente.

Ambas prácticas están sujetas a importantes restricciones:

- En el sector Ordesa, el vivac y la acampada nocturna están prohibidos, salvo en la zona de Góriz, donde se permite únicamente si el refugio está completo y bajo un régimen de cupo limitado:
 - Hasta el 31 de diciembre de 2023: máximo 90 personas.
 - A partir de 2024: máximo 50 personas.
 - En todo caso, la pernocta no podrá superar las tres noches consecutivas.
- En los sectores de Añisclo, Escuaín y Pineta, la pernocta solo está autorizada por encima de las siguientes cotas de altitud:
 - Añisclo: 1.650 m (zona de Fuenblanca).
 - Escuaín: 1.800 m (La Ralla).
 - Pineta: 2.550 m (por encima del Balcón de Pineta).

Además, se prohíben expresamente:

- La excavación de canalillos o barreras de piedra.
- El montaje de tiendas cerca de fuentes o zonas húmedas.
- El uso de tiendas de más de 1,50 metros de altura.
- El montaje fuera del horario permitido (de 1 h antes del ocaso a 1 h después de la salida del sol).

El PRUG advierte también que estas zonas no están habilitadas frente a riesgos naturales, por lo que el vivac o la acampada nocturna se realiza bajo la exclusiva responsabilidad de la persona que la práctica.

A la vista de todo lo anterior, puede concluirse que los Parques Nacionales presentan un régimen jurídico especialmente restrictivo en materia de acampada y estacionamiento de vehículos habitables, con normas que, en muchos casos, se apartan de los criterios generales establecidos por la normativa de tráfico. La presencia de autocaravanas en estos espacios queda

fuertemente limitada o directamente prohibida, salvo en los supuestos tasados y bajo condiciones estrictas, como sucede las actividades de vivac y acampada nocturna en las zonas las zonas habilitadas para ello o a grandes altitudes.

7.- CONCLUSIONES

Del análisis jurídico del fenómeno del caravanning en el ordenamiento español se evidencia una fragmentación normativa que entra en conflicto con la seguridad jurídica de los usuarios de este tipo de vehículos. Esto se debe a que no se trata de una simple cuestión de tráfico, el caravanning se sitúa en la intersección de diversos sectores del derecho, por ello se debe analizar la normativa desde un enfoque transversal y armonizado.

La diversidad regulatoria existente entre las distintas Comunidades Autónomas es uno de los principales problemas de este sector, a lo que podemos añadir la diversidad de ordenanzas municipales que, en ausencia de una regulación estatal clara, los ayuntamientos afrontan la regulación de este fenómeno con soluciones desiguales y en ocasiones sobrepasando sus límites competenciales. Así, el estacionamiento de una autocaravana puede ser considerado perfectamente legal en una localidad y sancionable en otra, sin una justificación objetiva que lo respalde.

A pesar de la inexistencia de una ley estatal específica que regule esta modalidad de turismo debido a la diversidad competencial (Estatual, Autonómica y Municipal), tanto la Dirección General de Tráfico como la jurisprudencia han sentado criterios interpretativos valiosos para distinguir técnica y jurídicamente entre “estacionar” y “acampar” basada en elementos objetivos y verificables (como el contacto con el suelo, el despliegue de elementos exteriores o la emisión de fluidos).

Asimismo, resulta especialmente relevante la protección a efectos del artículo 18.2 de la Constitución Española que se le puede dar a este tipo de vehículos. La jurisprudencia del Tribunal Constitucional y del Tribunal Supremo ha dejado claro que la protección constitucional del domicilio no depende del tipo de inmueble o vehículo, sino del uso efectivo que se haga de él como ámbito reservado a la intimidad personal y familiar. En este sentido, la posibilidad de que estos vehículos sean considerados domicilio en determinadas circunstancias amplía el alcance de los derechos fundamentales, obligando a las autoridades a extremar las garantías cuando se adopten medidas restrictivas, como registros o intervenciones sin autorización.

Otro aspecto preocupante es la tensión entre la normativa sectorial (especialmente en materia de medio ambiente, costas y espacios naturales protegidos) y el caravanning. Aunque obviamente resulta necesario proteger y preservar estos entornos de especial valor ecológico,

esto no habilita, ni puede traducirse en prohibiciones absolutas, ni en interpretaciones extensivas que vulneren la normativa de tráfico y circulación de vehículos. Casos como el resuelto por el TSJ de Andalucía (Sentencia 910/2015) evidencian la importancia de delimitar correctamente con claridad el concepto de acampada y evitar sancionar conductas que, en realidad, se limitan a estacionar.

Ante este panorama normativo, se evidencia la conveniencia de avanzar hacia una armonización normativa a nivel estatal, aunque simplemente sea establecer unos principios básicos y comunes para todas las Comunidades Autónomas, siempre respetando sus competencias, pero aportando algo más de seguridad jurídica a los usuarios de estos vehículos.

Desde una perspectiva personal, y a la luz del análisis realizado, considero oportuno proponer algunas recomendaciones que podrían resultar de gran utilidad:

- El desarrollo de guías interpretativas conjuntas entre la DGT, las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos que eviten contradicciones y fomenten una aplicación coherente de la normativa vigente.
- La promoción y la inversión por parte de las administraciones públicas competentes en infraestructuras adecuadas para este tipo de vehículos, como áreas de servicio y estacionamiento específicas, lo que permitiría no solo facilitar el uso responsable por parte de los usuarios, sino también ejercer un mayor control sobre los posibles efectos negativos de esta modalidad de turismo, favoreciendo así un desarrollo más ordenado, sostenible y duradero en el tiempo.
- La mejora de la información para que sea mas accesible y siempre este actualizada de cara a las consultas por parte de los usuarios, que incluya mapas interactivos, aplicaciones web y señalización clara sobre las áreas de servicio, espacios restringidos y normativa vigente.

En definitiva, el fenómeno del turismo en autocaravana y furgonetas camperizadas plantea un reto que todavía no ha sido resuelto por el sistema de forma satisfactoria. Se trata de una modalidad de turismo que lejos de ser una moda pasajera, cada vez se consolida más y esto requiere de un marco jurídico estable. Dotar al ordenamiento jurídico de mayor claridad y coherencia normativa no solo constituye una obligación del legislador, sino también un paso necesario para garantizar una convivencia equilibrada entre el uso del espacio público y el desarrollo de nuevas formas de turismo.

8.- BIBLIOGRAFÍA

- I. GONZÁLEZ y H. GOSÁLBEZ (Dirs.), *Manual de Derecho del Turismo*, Atelier, 2024.
- REDACCIÓN EDITORIAL, “Asturias regula las modalidades de alojamiento vinculadas al turismo de acampada”, *Actualidad Administrativa*, nº 11, 2022
- REDACCIÓN EDITORIAL, *El Consultor de los Ayuntamientos*, nº 7, julio de 2023.
- GRÁVALOS GASTAMINZA, M. A., HERNÁNDEZ GARRIDO, R., & PÉREZ CALAÑAS, C., “El “caravaning” en el decreto 26/2018, de ordenación de campamentos de turismo de Andalucía”, *Cuadernos de Turismo*, (47), 2021
- HUERGO LORA, A., *Las sanciones administrativas*, Iustel. Madrid, 2007.
- <https://www.autocaravanas.es/historia-del-caravaning-la-primera-autocaravana-2024-546898/>
- <https://mundovan.com/viajes/la-historia-del-caravaning/>
- <https://roadsurfer.com/es/blog/la-historia-de-las-furgonetas-autocaravanas/>

9.- ÍNDICE JURISPRUDENCIAL

- TC, Sala Segunda, Sentencia 22/1984, de 17 de febrero (REC. N.º 59/1983):
Reconocimiento del concepto amplio de domicilio a efectos del artículo 18.2 CE, protegiendo espacios utilizados para el desarrollo de la vida privada, aun cuando no se correspondan con una residencia convencional.
- TS, Sala Segunda, de lo Penal, S de 29 de enero de 2001 (REC. N.º 4959/1998):
Nulidad de prueba obtenida mediante entrada no autorizada en furgoneta camperizada, considerada domicilio del acusado. Vulneración del derecho fundamental a la inviolabilidad del domicilio.
- TS, Sala Segunda, de lo Penal, S de 26 de junio de 2012 (REC. N.º 11795/2011):
Se niega la condición de domicilio a una autocaravana utilizada exclusivamente para el transporte de drogas. El uso puntual y funcional del vehículo impide su protección conforme al artículo 18.2 CE.
- TSJ Andalucía de Sevilla, Sala de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª, de 18 de junio de 2015 (REC. N.º 464/2014):

Anulación parcial de la Ordenanza de Circulación del Ayuntamiento de Sevilla por establecer restricciones al estacionamiento de autocaravanas sin base legal suficiente, excediendo la competencia municipal.

- TSJ Andalucía de Sevilla, Sala de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª, S de 29 de octubre de 2015 (REC N.º 316/2013)

Estimación de recurso frente a sanción por acampada en dominio público marítimo-terrestre. El tribunal entiende que no existió acampada, sino estacionamiento sin trascendencia exterior, ajustado a la normativa.