

Identificar los problemas que se plantean al uso de las autocaravanas como alojamiento temporal con fines turísticos fuera de los campings y las vías de actuación para paliarlos.

1.- Los ayuntamientos como núcleo principal de problemas y soluciones.

Una gran parte de los problemas que plantea el uso de las autocaravanas como alojamiento turístico se concretan en los municipios y dependen de diferentes factores sociales, económicos y políticos.

Los límites al estacionamiento y al uso de las autocaravanas en los ayuntamientos se plantean principalmente por medio de Ordenanzas Municipales (OM) que restringen o prohíben el estacionamiento o el uso de las autocaravanas como alojamiento turístico aplicando normas que afectan a la acampada o a su uso para funciones diferentes al mero transporte de personas, mercancías o cosas.

Estas normas tituladas como ordenanza de tráfico, de convivencia o de regulación de uso del suelo público, están orientadas a cumplir la decisión política de los electos,

- presionados por los intereses económicos de los empresarios de camping ;
- por el comportamiento incívico de grupos de usuarios de vehículos vivienda que abusan del suelo público con la permisividad de las autoridades;
- por las quejas fundadas o infundadas de los vecinos.

Algunas de estas OM solo son copias de otras sin valorar la legalidad del alcance de las prohibiciones que contienen,

- algunas de ellas están destinadas a evitar los asentamientos nómadas;
- otras simplemente son producto de la ignorancia de nuestra actividad lúdica.

2.- Otros núcleos conflictivos.

La interpretación lesiva de la Ley y Reglamento de Costas por parte de algunas Demarcaciones o comandancias del SEPRONA y de las autoridades correspondientes de algunos Espacios Naturales Protegidos.

En estas actitudes de las autoridades que aplican una interpretación perjudicial para el uso racional y sostenible de las autocaravanas en los lugares donde el estacionamiento está permitido dentro de los lugares protegidos por la Ley de Costas o de espacios Naturales, se dan las mismas causas, principalmente la presión que ejercen sobre las autoridades los empresarios de camping.

Los conflictos más serios que limitan el uso racional y sostenible de las autocaravanas se derivan de la aplicación de las normas que regulan la acampada a los pasajeros que utilizan una autocaravana legalmente estacionada, bajo las normas de Seguridad Vial, como alojamiento con fines turísticos.

Estas normas están contenidas principalmente en la Ley de Costas que afecta a una franja costera, y en las Leyes autonómicas y de Turismo y de Protección medioambiental cuya competencia legislativa está transferida en exclusiva a las Comunidades Autónomas.

3.- Herramientas legales que definen los derechos y las obligaciones.

3.1 Ordenanzas Municipales. -

Las Ordenanzas Municipales son normas que están subordinadas a las leyes. Por una parte los ayuntamientos tienen un amplio rango de competencias que les otorga el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL):

“El Municipio ejercerá, en todo caso, competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias:

- a) *Seguridad en lugares públicos.*
- b) *Ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.*
- c) *Protección civil, prevención y extinción de incendios.*
- d) *Ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística; promoción y gestión de viviendas; parques y jardines, pavimentación de vías públicas urbanas y conservación de caminos y vías rurales.*
- e) *Patrimonio histórico-artístico.*
- f) *Protección del medio ambiente.*
- g) *Abastos, mataderos, ferias, mercados y defensa de usuarios y consumidores.*
- h) *Protección de la salubridad pública.*
- i) *Participación en la gestión de la atención primaria de la salud.*
- j) *Cementerios y servicios funerarios.*
- k) *Prestación de los servicios sociales y de promoción y reinserción social.*
- l) *Suministro de agua y alumbrado público; servicios de limpieza viaria, de recogida y tratamiento de residuos, alcantarillado y tratamiento de aguas residuales.”*

3.1.1 Estacionamiento. -

Por lo tanto en España, los ayuntamientos pueden aprobar OM que afectan al estacionamiento en general de los vehículos sin oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión a los preceptos del Reglamento General de Circulación (Art.93.2) porque es una norma dictada al amparo de la Ley de Seguridad Vial a la que la OM debe estar sometida.

Por otra parte el Organismo Competente, la DGT, en su Instrucción 08/V-74, de 26 de enero de 2008, juzga a la luz de la normativa de Seguridad Vial, que la exclusión de determinados usuarios recogida en la OM debe estar necesariamente motivada 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. Es decir, por tratarse únicamente de que el vehículo es una autocaravana.

Todas las OM que limitan o prohíben el estacionamiento de autocaravanas sin razones objetivas que lo justifiquen, podrían ser declaradas ilegales. Sin embargo, una vez aprobadas solamente se pueden impugnar como argumento para recurrir un expediente sancionador incoado por el estacionamiento de una autocaravana en un lugar autorizado a otros vehículos de su misma clase, dimensiones y masa máxima autorizada.

Las OM que limitan o prohíben el estacionamiento de las autocaravanas únicamente por su clasificación como vehículo por el criterio de construcción y utilización, sin argumentar otra razón objetiva, tal como juzga la DGT en la Instrucción 08/V-74, pueden ser recurridas mediante alegaciones fundadas en los treinta días posteriores a la publicación del edicto correspondiente publicado en el BOP anunciando su exposición pública y sesenta días después de la publicación de la aprobación definitiva publicada en el BOP, mediante el correspondiente recurso contencioso ante el Tribunal Superior de la jurisdicción

correspondiente. A partir de los 60 días sin que se haya producido un pronunciamiento en contra, la OM tiene plena vigencia aunque su aplicación puede ser recurrida, primero en fase administrativa y, una vez agotada, a través de un recurso contencioso.

Las leyes facilitan herramientas legales para impugnar las normas que no se ajustan a derecho, sobre el papel. En la práctica, fuera del período de información pública para presentar alegaciones, es muy difícil utilizar los recursos legales por su costo y complejidad teniendo que soportar los usuarios las arbitrariedades de algunos ayuntamientos como el de Santander que utilizan cualquier medio de agresión a su alcance contra los usuarios de autocaravanas sin importarles a sus dirigentes la legalidad o las recomendaciones del defensor del Pueblo que claramente ha instado al ayuntamiento a suprimir la prohibición generalizada en todo el municipio de las autocaravanas.

3.1.2 **Acampada.**-

Además de la restricción o la prohibición de estacionar autocaravanas, algunos ayuntamientos introducen eufemismos para limitar el uso de las autocaravanas utilizando como cobertura, además de la LBBRL, la normativa que regula la acampada al amparo de las leyes autonómicas sobre Turismo y Protección Medioambiental cuyas competencias están transferidas con exclusividad a las Comunidades Autonómicas.

Por ello, en las OM de tráfico, de civismo o las de regulación del uso de las autocaravanas se utilizan los mismos términos que las normativa autonómica, prohibiendo la acampada libre y asociándola a la *“instalación estable”* de vehículos vivienda o asimilados, *“excepto en los lugares expresamente autorizados”* o el uso de los mismos vehículos para funciones *“diferentes al mero transporte de personas, mercancías o cosas”*

Estas OM no afectan directamente al estacionamiento sino a la acampada o al uso impropio del espacio público, incluso recogen algunas de ellas la autorización expresa del estacionamiento de las autocaravanas y definen el modo de estacionamiento en relación al despliegue de elementos.

Es difícil argumentar alegaciones en estos casos, y no digamos un recurso contencioso, puesto que hay que establecer y demostrar que el impedir el uso de una autocaravana estacionada interfiere en la maniobra de estacionamiento cuya competencia exclusiva corresponde a la Ley de Seguridad Vial.

En el ordenamiento jurídico español, definir lo que es o no acampar corresponde a las Comunidades Autonómicas y únicamente se puede impugnar cuando se pueda demostrar, sin dudas y con bases legales el que *“instalar un vehículo vivienda de forma estable o permanente”*, crea un conflicto de competencias con otra norma de rango ámbito legal diferente como la Ley de Seguridad Vial. Empresa complicada y costosa.

La DGT en la Instrucción 08/V-74, juzga que la presencia de los pasajeros en el interior de una autocaravana no afecta a la maniobra de estacionamiento. Este juicio que, por otra parte, ha sido utilizado sin éxito en los recursos contra expedientes por presunta infracción a la Ley de Costas y en los recursos contenciosos iniciados por los usuarios para impugnar normas que asocian la acampada a la *“instalación estable de autocaravanas”* no se recogen en el borrador de trabajo del nuevo Reglamento General de Circulación.

3.2 **Normativa sobre acampada.**-

La normativa sobre acampada se halla dispersa en los diferentes reglamentos de Campamentos de Turismo (Leyes de Turismo autonómicas), en los Planes Rectores de Uso y Gestión (PRUG) de los

Espacios Protegidos (Leyes de Protección Ambiental autonómicas) y Reglamento de Costas (Ley de Costas).

La mayoría de la norma prohíbe la acampada libre y se aplica en gran parte del territorio nacional, en especial en la costa, al uso de una autocaravana como alojamiento cuando está estacionada en un lugar autorizado, definiéndola en primer lugar como el uso de un vehículo vivienda fuera de un lugar autorizado, en especial, fuera de un campamento de turismo.

La indefinición de esta normativa que, para evitar los términos recogidos en la normativa de Seguridad Vial tales como “estacionamiento”, utiliza eufemismos como “instalación temporal” al definir la acampada aplicada al uso de una autocaravana estacionada como alojamiento.

4.- **Marcos y límites normativos.**

4.1 **Ordenanzas Municipales.**-

Frente a las OM que afectan al estacionamiento de vehículos tenemos la Ley de Seguridad Vial, como se ha expuesto en el punto anterior y que define los límites que una OM no puede, sobre el papel, rebasar en relación a las normas de estacionamiento.

Las OM que afectan a la acampada están sometidas, como es lógico, a las normas autonómicas que la regulan al amparo de las Leyes de Turismo o de Protección Medioambiental.

Mientras existan normas que equiparen la acampada a la “*instalación temporal o permanente de un vehículo vivienda*”, los ayuntamientos podrán recoger estas normas en sus OM y su aplicación dependerá de la interpretación arbitraria de las autoridades presionadas en muchas ocasiones por los intereses económicos de los empresarios de camping o de la voluntad política de los electos.

Los usuarios queremos someter el uso racional y sostenible de las autocaravanas fuera de los campings a normas justas que regulen el tiempo y la forma. La normativa actual que afecta a este uso está a caballo entre la Ley de Seguridad Vial y las leyes que regulan la acampada creando una laguna legal que propicia la interpretación a veces interesadas de la administración.

Para ello, desde las asociaciones de usuarios debemos impulsar la creación de normas que afecten con precisión los límites del uso como alojamiento de una autocaravana estacionada fuera de los campings. Estas normas de ámbito autonómico deben estar únicamente al servicio de los legítimos intereses públicos y de la defensa del medio ambiente y deben servir de marco en la elaboración de las OM que afecten al uso de las autocaravanas.

4.2 **Normativa sobre acampada.**-

Salvo algunos casos aislados, la normativa sobre acampada recogida en los Reglamentos de Campamentos de Turismo autonómicos se aplica raramente. Estas normas inciden o pueden incidir principalmente en la redacción de las OM. Es mucho más frecuente la aplicación de la Ley de Costas y los PRUG en algunos Espacios Protegidos.

Para reconducir la redacción de las normas que afectan a la acampada y su aplicación racional, es necesario una labor conjunta y coordinada en las diferentes Administraciones que permitan una interpretación que considere que la permanencia de sus pasajeros en el interior de una autocaravana estacionada en un lugar autorizado en los límites de los espacios protegidos, incluidos la zona de influencia de la Ley de Costas, es compatible con la protección medioambiental.

Esta actividad reivindicativa requiere un esfuerzo por parte del colectivo comprometido en la defensa de los legítimos intereses de los usuarios, aceptando que el uso de las autocaravanas estacionadas como alojamiento turístico requiere unos límites que van más allá de la mera aplicación de la normativa de seguridad vial.

5.-Factores que inciden en las restricciones.

Hay diferentes factores que explican, aunque no justifican, la hostilidad en algunos municipios hacia el uso de las autocaravanas. Es necesario conocer estos factores como agravantes de algunas formas del rechazo para aplicar los remedios adecuados a cada uno de ellos. Es necesario también asumir el punto de vista de nuestros detractores para tratar en primer lugar de revertir o paliar estos factores mediante el diálogo y la argumentación a falta de medios más contundentes o determinantes.

En este capítulo me limitaré a identificarlos dejando para el debate la forma de hacerlos frente.

5.1 Quejas del vecindario.-

Las aglomeraciones de autocaravanas suscitan las quejas del vecindario. Estas quejas, además, están justificadas cuando se trata de verdaderos asentamientos sin control y con actitudes incívicas, ruido, ocupación abusiva del suelo público, vertido y abandono de residuos, ruido, etc.

Estas aglomeraciones, verdaderos campamentos en los que se practica la acampada salvaje, existen sin duda y cuya responsabilidad principal corresponde a los propios practicantes pero también a las autoridades por su permisividad y negligencia.

No debemos confundir estas aglomeraciones con áreas para autocaravanas autorizadas o concentraciones pactadas con los municipios.

5.2 Desconocimiento del turismo en autocaravana.-

Algunos electos responsables del área turística de una población consideran al autocaravanismo como una actividad de escaso interés económico utilizando esta justificación para impedir su práctica, asociando en ocasiones el autocaravanismo al nomadismo.

Las quejas del vecindario así como el desconocimiento de nuestra actividad se atenúan con la información. La difusión de un turismo sostenible y responsable, basado en el uso de un vehículo sometido a las normas de Seguridad Vial en igualdad de derechos y obligaciones en cuanto al uso de los espacios públicos para circular y estacionar, son la base de la estrategia para paliar esta situación que existe realmente en muchas poblaciones donde la presencia de las autocaravanas es significativa.

5.3 Acampada salvaje.-

Esta es una de las causas más importantes que contribuyen al rechazo de nuestra presencia en especial en la costa. La permanencia durante períodos abusivos, la ocupación de gran parte de espacios de estacionamiento público, la ocupación del suelo público con el despliegue de elementos de acampada y el vertido de residuos, son comportamientos incívicos que originan y justifican el cierre de espacios para el turismo en autocaravana.

Este comportamiento incívico, cuya primera responsabilidad recae en sus practicantes, está propiciado por la actitud pasiva y negligente de las autoridades encargadas de reprimir las infracciones a las leyes y por una normativa poco clara.

Las organizaciones de usuarios debemos participar activamente en el rechazo de estas prácticas incívicas que perjudican en la misma medida a todo el colectivo, denunciando en los medios propios una

actividad perjudicial para el medio ambiente y para la imagen del usuario responsable. Los colectivos debemos instar además a las autoridades a que actúan de forma decidida para erradicar esta práctica tan lesiva para nuestros propios intereses y promover la creación de normas que garanticen el uso racional y sostenible de nuestros vehículos de recreo a la vez que proporcionen herramientas legales que impidan los abusos.

Los usuarios también debemos promover la creación de áreas de acogida que permitan acoger la demanda de forma reglada en las zonas cuya concentración de autocaravanas es significativa.

5.4 **La presión de los empresarios de camping.**-

Este lobby económico contempla con irritación generalizada a los autocaravanistas que pernoctan fuera de sus instalaciones. Calculan en términos de pérdidas las pernoctas que no pasan por sus cajas y acusan públicamente en los medios generales y ante las autoridades locales de competencia desleal a las áreas de servicios para autocaravanas. Consideran a la práctica libre del turismo en autocaravana como la principal responsable de su situación de crisis.

Esta presión sobre los medios de comunicación y las administraciones, que se ejercen desde las Federaciones de empresarios de campings, y la presión directa que practican algunos empresarios sobre los miembros del SEPRONA son, en parte, responsables de algunas de las restricciones que realizan algunos ayuntamientos o algunas demarcaciones de costa contra toda forma de turismo libre en autocaravana, incluido el que se practica de forma sostenible y responsable.

Paliar los daños esta actividad ejerce sobre el autocaravanismo responsable y sostenible es una de las principales tareas que se debe abordar por parte de los usuarios comprometidos desde las asociaciones.

La información correcta sobre nuestra actividad, de nuestros derechos y obligaciones como usuarios de un vehículo de recreo, ante los medios, las administraciones y las autoridades es una actividad reivindicativa imprescindible. Una información veraz, razonada, firme y serena para que sea verosímil y aceptada. Alejada de la crispación y de los gestos grandilocuentes que producen resultados contrarios al objetivo de hacernos apreciar por la sociedad y las administraciones públicas.

También debemos hacer comprender que una gran parte de los usuarios de autocaravanas somos clientes potenciales y que, según las estadísticas practicamos una forma mixta de turismo que unas veces requiere pasar por caja y otras no.

Tienen que entender que como autocaravanistas tenemos derecho al uso racional de nuestro vehículo de recreo de forma discrecional sin que tengamos la obligación de pasar por caja de un camping para pernoctar, cumpliendo únicamente la normativa de Seguridad Vial.

Además deben asumir que una gran parte del producto que ofrecen no nos interesa como consumidores y que en el caso de que la presión que ejercen sobre las administraciones y las autoridades se traduzcan en hostilidad hacia el turismo en autocaravana, lo único que van a conseguir es que, como clientes, nos vayamos a otros lugares donde seamos mejor recibidos como Portugal, Francia o Marruecos.