

El turismo de caravanas: equilibrio entre las legislaciones turística, de tráfico y las ordenanzas municipales

1.- INTRODUCCIÓN

El turismo, entendido doctrinalmente como un “*fenómeno social, cultural y económico que supone el desplazamiento de personas a países o lugares fuera de su entorno habitual por motivos personales, profesionales o de negocios*”¹ es un concepto cambiante y en constante adaptación a las circunstancias y tendencias que nos afectan como ciudadanos y, por tanto, como potenciales viajeros.

De entre las casi infinitas categorizaciones que ONU Turismo ha venido realizando de la actividad turística (nacional, internacional, interior, urbano, rural, costero, de montaña, de aventura, cultural, gastronómico, etc.) resulta especialmente interesante una tipología mixta, transversal a todas ellas: el denominado “turismo de caravanas” -en ocasiones denominado como “*caravaning*”-, que será objeto de estudio a continuación.

1.1.- Conceptualización del turismo de caravanas

Esta actividad carece de una definición concreta -a diferencia de las categorías ya expuestas-, si bien podría definirse como un tipo de actividad turística que se caracteriza por el hecho de que los turistas se alojan de forma mayoritaria en el vehículo empleado para viajar o en un medio o elemento transportado por dicho vehículo.

Esto da cobertura a los 3 tipos de vehículos o medios empleados mayoritariamente como alojamiento en este tipo de turismo: las autocaravanas (vehículos construidos con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, un determinado mobiliario), las caravanas (remolques o semirremolques concebidos y acondicionados para ser utilizados como vivienda móvil) y los vehículos camper o camperizados² (vehículos, habitualmente furgones o monovolúmenes, acondicionados de fábrica o a posteriori para ser utilizados como vivienda móvil).

¹ ONU TURISMO, “*Recomendaciones internacionales para estadísticas de turismo*”, 2008.

² Esta tercera tipología de vehículos, a diferencia de las caravanas y autocaravanas, carece de una definición expresa en nuestra legislación sobre vehículos y, en particular, en el Reglamento General de Vehículos,

Vistos los medios necesarios para el turismo de caravanas, el segundo aspecto esencial de este tipo de turismo es el lugar en el que estacionan con la finalidad de pernoctar. Con carácter general, debemos diferenciar entre espacios autorizados y no autorizados y, dentro de los primeros, en función de sus características.

Los espacios generalmente autorizados para la estancia de este tipo de vehículos con finalidad de pernocta son los campamentos de turismo -popularmente conocidos como campings- y las zonas de estacionamiento o aparcamientos de caravanas -que disponen de múltiples denominaciones oficiales, según los territorios-.

Ambas tipologías de espacios se encuentran hoy en día reguladas prácticamente por los mismos cuerpos normativos, que establecen regímenes más o menos diferenciados para uno y otro. Sin embargo, más allá de la regulación, la diferencia esencial entre ambos radica en sus servicios e infraestructuras, estando habitualmente regulada la exigencia mínima de estos.

De un lado, los campings -con una gran tradición en el panorama turístico nacional-, disponen de servicios e instalaciones vacaciones completas (baños, duchas, lavandería, zonas recreativas, restaurantes, tiendas, piscinas, etc.) y se plantean como establecimientos vacacionales que pueden acoger estancias de mayor duración -desde días a semanas-.

Por otra parte, los aparcamientos de caravanas disponen de servicios básicos limitados para estos vehículos (estacionamiento, vaciado de aguas y conexión al sistema de agua potable y electricidad) y generalmente cuentan con limitaciones a la duración de las estancias en ellos.

Por otra parte, los espacios no autorizados para la estancia de caravanas engloban a todos aquellos distintos de los anteriores, en los cuales el estacionamiento y pernocta se considera como acampada libre. Entre ellos se encuentra una amplísima tipología de lugares, siendo destacables la vía pública, los aparcamientos no específicos para este tipo de vehículos y los demás espacios abiertos de libre acceso, generalmente de carácter público (playas, parques, espacios naturales, etc.).

aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre. Sin embargo, la legislación turística sí ha venido recogiendo una definición particular de los mismos.

1.2.- El turismo de caravanas en datos

Caracterizado el *caravaning*, es necesario poner de relieve su expansión en los últimos años, y especialmente a raíz del inicio de la pandemia de la COVID-19, donde se posicionó como una firme alternativa de turismo al aire libre.³

Si bien el carácter relativamente reciente del auge del *caravaning* supone que las fuentes estadísticas no hagan un análisis exhaustivo y concreto de este fenómeno turístico, hay diversos datos relevantes y que son reveladores de su cada vez mayor relevancia.

En lo relativo a la matriculación de estos vehículos, durante el año 2025 se matricularon en España 6.067 nuevas autocaravanas y vehículos camper, frente a las 3.650 que se matricularon en 2016. Una cifra especialmente destacable respecto a las autocaravanas, que superaron las cifras de las últimas 3 anualidades, situándose un 19% por encima, impulsado por la compra de particulares y no tanto de empresas para el alquiler de estos vehículos. Y ello, además, con un potente mercado de venta de estos vehículos de segunda mano, donde el crecimiento desde 2024 se sitúa en un 14,9%.⁴

Y, ayudado por este impulso del turismo de caravanas -aunque no de forma exclusiva-, el sector de los campings ha experimentado un considerable crecimiento, con cerca de 10,2 millones de viajeros alojados en campings durante el año 2024 y un incremento interanual del 2,7% en octubre de 2025 respecto a octubre del año anterior; con una tendencia alcista sostenida desde el año 2021 -tras el fin de las restricciones derivadas de la pandemia- hasta la actualidad; evidenciada en un incremento interanual del 6,11% en 2023 y del 23,86% en 2022.⁵

Es notoria, por ello, la tendencia de crecimiento del turismo de caravanas y, por tanto, su impacto cada vez mayor en el sector turístico nacional y en las localidades y territorios que acogen a estos viajeros.

³ MARGALEF CALLAU, S., “Masificación turística en espacios naturales: el caso del Parque Natural del Delta del Ebro en tiempos de COVID-19”, *Barataria Revista Castellano-Manchega de Ciencias Sociales*, Nº 30, 2021. Pág 78

⁴ Asociación Española del Comercio e Industria del *Caravaning* (ASEICAR), 2026, <https://aseicar.org/cambio-de-tendencia-en-el-sector-caravaning-2025>

⁵ INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. “Encuesta de ocupación en alojamientos turísticos extrahoteleros (campings). Año 2024”, septiembre de 2025.

2.- EL MARCO NORMATIVO COMO ORIGEN DE LAS PROBLEMÁTICAS DEL TURISMO DE CARAVANAS

La relevancia económica del turismo de caravanas, sin embargo, contrasta con la falta de un cuerpo normativo completo y plenamente desarrollado. Cuestión especialmente curiosa, teniendo en cuenta que ya desde el año 2006 la estancia y pernocta de caravanas se consideró fiscalmente como una actividad puramente turística, en términos idénticos al alojamiento en régimen hotelero⁶.

Así, desde el punto de vista regulatorio, este tipo de turismo se desarrolla en España bajo la coexistencia de, al menos, tres Administraciones Públicas de distinto nivel que ostentan competencias que la afectan directamente -la Estatal, respecto al tráfico; la Autonómica, sobre el turismo; y la Local, sobre la ordenación del tráfico y el propio ejercicio de las actividades-, que deben ser objeto de análisis individualizado y que, en no pocas ocasiones, se solapan de forma inevitable.

2.1.- El Reglamento General de Circulación⁷: normativa estatal

A nivel estatal, el hecho de que el turismo de caravanas tenga a los vehículos como elemento clave produce una notable afectación de la legislación en materia de tráfico y, en particular, del Reglamento General de Circulación, como norma que regula de forma básica las reglas para la circulación y el estacionamiento de vehículos.

Por un lado, no cabe duda de que la circulación de estos vehículos y elementos transportados es un aspecto íntegramente regulado por la legislación de tráfico, de competencia exclusivamente estatal.

E igual tratamiento tienen las maniobras propias de la circulación de vehículos, como el estacionamiento. Sin embargo, la práctica evidencia que el estacionamiento de estos vehículos lleva habitualmente aparejadas otras actividades, como la pernocta en su interior, la permanencia en ellos y la apertura permanente de sus puertas y ventanas; o el

⁶ PASTOR ARRANZ, L., “*La fiscalidad del turismo desde una perspectiva internacional*”, Barataria Revista Castellano-Manchega de Ciencias Sociales, Nº 20, 2015. Pág 155.

⁷ 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.

despliegue de elementos de acampada -sillas, mesas, toldos, etc.- en los alrededores de los vehículos.

A este respecto, conviene señalar que Dirección General de Tráfico dictó en agosto del año 2023 la Instrucción PROT 2023/14, en la cual se recoge una interpretación de la normativa y de determinados conceptos aplicables a esta actividad.

En dicha instrucción, la DGT realiza una interpretación ciertamente amplia sobre los conceptos de estacionamiento, pernocta y acampada, así como sobre las diferencias entre dichos conceptos, llegando a concluir que la pernocta -que es un término inexistente en el ordenamiento de tráfico y que expresamente se crea y se desarrolla por la DGT en esta instrucción- es legal a efectos de tráfico en tanto no se convierta en acampada. Es decir, cuando simplemente consista en la estancia de personas en el interior del vehículo de forma prolongada.

Respecto a dicha instrucción, ampliamente esgrimida por los usuarios y asociaciones de usuarios de estos vehículos, es ciertamente relevante que, pese a la errónea apariencia normativa que tiene el documento, la DGT carece de competencia alguna que ampare el dictado de instrucciones interpretativas de la legislación aplicable, sin que se pueda entender que la instrucción tiene carácter normativo o que su contenido resulte vinculante.

Como es igualmente destacable que la DGT no tiene competencias para intervenir con su actividad en el ámbito del turismo, por exceder no sólo del ámbito material propio de este ente, sino por tratarse de una actividad sobre la cual tienen competencia exclusiva las Comunidades Autónomas. Y ello, en particular, dado que la referida instrucción interpreta directa y libremente conceptos como el de acampada, propio de otros cuerpos legales y entes públicos.⁸

Sin embargo, la apariencia de legalización del turismo de caravanas que supone esta instrucción, a pesar de no ser el instrumento idóneo para ello, ha supuesto -supone y supondrá- una fuente de conflictos para todos los actores afectados: turistas de caravanas, empresas del sector turístico y Administraciones Públicas.

Ello, en particular, dado que se produce en la práctica una contradicción directa entre lo que la DGT considera supuestamente autorizado y lo que, por su parte, se permite o limita

⁸ Aspectos, todos ellos, que evidencian una dudosa legalidad en la actuación de la DGT, si bien no consta que haya habido pronunciamientos judiciales en este sentido, probablemente porque esta instrucción se sitúa en el siempre farragoso terreno de la impugnación de circulares e instrucciones de la Administración.

en la legislación turística de las Comunidades Autónomas -aun con sus diferencias entre territorios- y en las propias ordenanzas municipales.

Así, la situación jurídica -pese al interés contrario de determinados lobbies- supone que la normativa de tráfico no es ni puede ser el medio idóneo para regular las actividades de acampada o pernocta en vehículos, más allá de la mera determinación sobre las condiciones en las que circular y estacionar estos vehículos. Todo aquello que exceda de la interpretación y regulación de estas maniobras probablemente se sitúe en la delgada línea entre la desviación de poder y la invasión de las competencias turísticas correspondientes a las autonomías.

2.2.- La legislación turística de las Comunidades Autónomas

En segundo término, la ordenación de la actividad turística es una competencia de las Comunidades Autónomas, ex Art. 148.1.18 de la Constitución Española, lo que produce de entrada una diferenciación en el régimen entre cada una de las 17 autonomías.

La entrega de dicha competencia de forma exclusiva a las CCAA, que en los debates constituyentes se presentó como una necesidad derivada de la adaptación del turismo y su regulación a la idiosincrasia de cada territorio⁹, ha dado lugar en la práctica a la caracterización de los territorios por su mayor o menor flexibilidad con la actividad turística, así como por una adaptación irregular de sus normativas a las tendencias de mercado como el *caravaning*.

En esta materia, la regulación de los campamentos de turismo está plenamente consolidada en todas las comunidades autónomas desde hace años, empleándose habitualmente estas normas para fijar una regulación mínima al turismo de caravanas. Sin embargo, en los últimos años se han mostrado de forma más clara las diferencias al respecto entre territorios.

Analizaremos a continuación una pequeña muestra de éstos, a modo de ejemplo:

- Asturias dispone desde el año 2022 de una norma que regula conjuntamente los campings y las denominadas áreas especiales de acogida de autocaravanas en

⁹ MELGOSA ARCOS, F. J., “La constitución española y el turismo” en BALADO RUÍZ-GALLEGOS, M. y GARCÍA REGUEIRO, J. A. (Dir.) “La Constitución española en su XXV aniversario”, Ed. J.M. Bosch y Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2003. Págs 1.161 a 1.171.

tránsito. En dicha normativa se establece un desarrollo muy detallado de los tiempos máximos de estancia, las infraestructuras mínimas y las condiciones de autorización, llegando a establecer incluso dos categorías. Y, en paralelo, se establece en Asturias la prohibición expresa de todo lo que sea pernocta fuera de campings y áreas específicas para estos vehículos.

- La Comunidad de Madrid cuenta con una normativa que prohíbe de lleno la acampada libre y regula la figura de las áreas de acogida y pernocta de autocaravanas, cámperes y vehículos similares, en las cuales establece una estancia máxima de 48 horas, previendo una serie de infraestructuras y condiciones mínimas que se deben garantizar.
- La normativa turística de Galicia, en una línea similar a los anteriores, prevé la figura de las zonas especiales de acogida para estos vehículos en tránsito, estableciendo un régimen muy básico, con una estancia máxima de una noche y, siendo el aspecto más destacable, delega expresamente en los Entes Locales las competencias para la regulación y el control de estas zonas. Todo ello, además, prohibiendo la acampada -definida como alojamiento temporal- fuera de los campamentos de turismo autorizados.
- Por su parte, Castilla y León únicamente cuenta con una norma reguladora de los campamentos de turismo, en los que prevé la estancia de caravanas incluso la creación de campings exclusivos de autocaravanas. La norma excluye expresamente de su regulación -sin prohibirla- la acampada libre o en caravanas, así como las áreas de servicio y puntos ecológico-sanitarios para estos vehículos. Sin embargo, sí recoge que el turismo de caravanas es una actividad turística complementaria y, a tal efecto, prevé la promoción de las áreas para su estancia y regula sus condiciones.
- En la comunidad de Andalucía, que se sitúa en un punto intermedio entre las anteriores, se regulan las áreas de pernocta de autocaravanas, previstas como un subtipo de campamento de turismo. A este respecto, se establecen unas condiciones mínimas a reunir en dichas áreas, sin fijar tiempos máximos de estancia u otros condicionantes, pero, en cambio, se establece expresamente la prohibición de acampar y pernoctar con fines vacacionales o de ocio fuera de los campamentos de turismo.

- Y, en el extremo contrario, las Islas Baleares disponen de una escueta norma de 1986 que no regula nada respecto a áreas específicas para estos vehículos, pero, en cambio, mantiene las concretas condiciones de la primitiva normativa estatal de 1966¹⁰, bajo las cuales se autoriza la acampada libre, incluida con caravanas, previendo las ubicaciones autorizadas, el tiempo máximo y el número de personas que pueden acampar conjuntamente. Una regulación ciertamente llamativa por lo flexible, poco regulado y falta de actualización, en contraposición con la rigidez que han venido mostrando las demás leyes turísticas en este archipiélago.

De esta muestra representativa se extraen tantas similitudes como diferencias regulatorias entre territorios, que tienen a su vez repercusión tanto en los Ayuntamientos como en los turistas y empresas turísticas, como veremos.

Sin embargo, sí se evidencia de forma clara una tendencia de mayor regulación y concreción en relación con esta práctica. A modo de ejemplo, son ya una mayoría las Comunidades que prohíben la acampada libre, frente a unas pocas en las que se permite bajo determinadas condiciones. Una diferencia enorme con la regulación de esta materia en el año 2002¹¹, donde la regulación mayoritaria permitía la acampada libre con condiciones, mientras que unos pocos territorios la prohibían directa o aparentemente, y algunas Comunidades Autónomas aún la mantenían como una práctica alegal.

2.3.- Las ordenanzas municipales

Y, en tercer lugar, la actividad municipal resulta igualmente crucial desde el punto de vista regulatorio. Esencialmente, dadas sus competencias respecto a la circulación y el estacionamiento de vehículos dentro de su territorio.

En particular, el Art. 93.1 del Reglamento General de Circulación, en desarrollo del Art. 25.2.g) de la LRBRL¹², prevé expresamente que la restricción o la imposición de condiciones con carácter permanente al estacionamiento es un aspecto que compete a los Entes Locales a través de ordenanza municipal.

¹⁰ Orden de 28 de julio de 1966, del Ministerio de Información y Turismo, por la que se aprueba la ordenación turística de los campamentos de turismo

¹¹ MELGOSA ARCOS, F. JAVIER “*La ordenación de los campamentos de turismo y de las acampadas*”, en BLANQUER CRIADO, D. (coord.) “*Ordenación y gestión del territorio turístico*”, Ed. Tirant lo Blanch, 2002. Págs. 792 a 741.

¹² Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local

Sin embargo, es igualmente destacable la asunción de otras competencias directas por parte de los ayuntamientos, respecto a la regulación de las zonas de estacionamiento y pernocta de caravanas. En muchos casos, una competencia asumida por expresa atribución de ésta -véase el supuesto de Galicia- y, en otras ocasiones, por una mera subsidiariedad en el ejercicio competencial, que obliga en la práctica a que sean las Administraciones más cercanas a los ciudadanos quienes asuman la regulación y el ejercicio de aquellas actividades que no asumen entes superiores.

Todo ello, en paralelo, tratando de establecer los ayuntamientos vías de solución que, más allá del plano regulatorio y restrictivo, permitan seguir acogiendo caravanas y turismo de caravanas, si bien de una forma ordenada, con la menor afectación posible. A tal efecto, son cada vez más las áreas específicas para el estacionamiento y pernocta de estos vehículos¹³ que se crean y gestionan directamente por los propios ayuntamientos, al amparo de la legislación turística, replicando el modelo que hace décadas era habitual de creación y gestión municipal de campings.

Sin embargo, la intervención de los ayuntamientos sobre estas áreas especiales es tanto o más irregular que la vista entre Comunidades Autónomas, precisamente derivada de esa diferencia entre regímenes autonómicos ya vista.

Las mejores prácticas, que debemos destacar, son las que han venido desarrollando los Ayuntamientos que han optado precisamente por un modelo de regulación detallada de esta actividad, en coordinación con la normativa turística autonómica, a la vez que establecen zonas específicas para la estancia y pernocta de caravanas.

Así, mediante modelos de abordaje integral de esta actividad, son cada vez más los ayuntamientos que están pudiendo integrar ordenadamente el turismo de caravanas dentro de su oferta turística, disponiendo igualmente de medios sancionadores para actuar frente a quienes persisten en el ejercicio del *caravaning* de forma irregular.

A este respecto, territorios como Andalucía -a través de sus asociaciones autonómicas de municipios- disponen de ordenanzas municipales tipo que permiten, de base, una cierta uniformidad entre los ayuntamientos y facilitan a estos entes, y especialmente a aquellos

¹³ Estableciéndose, habitualmente, la regulación para el uso de dichas zonas de estacionamiento en las propias ordenanzas reguladoras del estacionamiento de estos vehículos.

de menor tamaño, la regulación de esta actividad en concordancia y cumpliendo con la propia legislación autonómica.¹⁴

Por el contrario, y frente a estos modelos integrales, existen otros modelos como el balear, con una desregulación prácticamente total y que ha llevado a los entes como el Ayuntamiento de Palma de Mallorca a tratar de regular este tipo de turismo a través de normas de carácter puramente sancionador, dado que carecen de un marco básico que les facilite el desarrollo de sus competencias.

Y, por último, son igualmente destacables los municipios en los que, en ausencia de dichas ordenanzas municipales, muchas veces por falta de medios idóneos para regular y controlar esta actividad, se opta por la vía alternativa de imponer restricciones temporales -aunque prolongadas en el tiempo- en materia de circulación vial. Así, optando por una vía puramente restrictiva, son igualmente viables¹⁵ las medidas que, al amparo de lo previsto en los Arts. 37.1 y 39.2 del Reglamento General de Circulación, permiten a los ayuntamientos restringir temporal o puntualmente el tráfico, tanto respecto de la circulación como del propio estacionamiento.

3.- PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS JURÍDICAS DEL TURISMO DE CARAVANAS

El difuso marco normativo ya indicado lleva a que el turismo de caravanas se apoye en un suelo irregular que impide en la práctica su pleno desarrollo bajo criterios de seguridad jurídica y sostenibilidad, pues las diferencias entre territorios -autonómicos y municipales- suponen que el *caravanning* transite indistintamente entre arenas movedizas y terrenos recién asfaltados.

Por un lado, se trata de un tipo de turismo que, por su propia naturaleza y medios, se basa en la movilidad de las personas¹⁶, transitando entre distintos territorios y cubriendo grandes distancias los viajeros. Sin embargo, eso supone que recaiga sobre los turistas un deber de conocimiento de la normativa y de cumplimiento estricto que no siempre resulta

¹⁴ GRÁVALOS GASTAMINZA, M.A., HERNÁNDEZ GARRIDO, R., y PÉREZ CALAÑAS, C., “El “caravanning” en el Decreto 26/2018 , de ordenación de campamentos de turismo de Andalucía”, Cuadernos de Turismo, Nº 47, 2021. Pág 71.

¹⁵ Viables jurídicamente, aunque se trate de medidas de dudosa utilidad desde la perspectiva turística.

¹⁶ Tanto por tratarse del mayor beneficio que lleva aparejado el uso de estos vehículos como por la propia existencia de limitaciones temporales a la estancia en un mismo municipio.

sencillo de llevar a cabo. Especialmente, dado que no es un turismo al uso, donde el turista se limita a alojarse en un establecimiento del que asume su plena legalidad y se ve eximido de cualquier responsabilidad. En su lugar, el medio empleado para viajar y pernoctar es de la exclusiva responsabilidad del viajero, que debe velar por conocer y cumplir las - difusas- normas que le aplican.

Todo ello, además, en un plano en el que coexisten marcos normativos distintos entre sí tanto por razón del territorio como por la propia materia, haciéndose evidente la existencia de diferencias notables entre la normativa de tráfico, la turística y la municipal, derivando en ocasiones en una apariencia de plena legalidad y uniformidad que, sin embargo, no siempre es tal.

Un marco legal tan débil que deja ciertamente maniatadas a aquellas Administraciones más cercanas a los ciudadanos. Y esto, a su vez, afecta de forma directa sobre la calidad de la oferta turística y tiene su impacto en los territorios donde se desarrolla - especialmente municipios costeros-, así como sobre los servicios públicos de los mismos, que ven aún más incrementada su demanda (a título de ejemplo, la recogida de basuras o los servicios de movilidad y seguridad vial).

No en vano, el marco normativo tan difuso que rodea a esta actividad transmite en ocasiones una apariencia de ilegalidad que, en la práctica, es un freno a la inversión privada¹⁷ en este sector. En este sentido, la mayor parte de zonas o áreas de caravanas han sido puestas en marcha directamente por los propios Ayuntamientos, que se han visto forzados a tener que desarrollar esta actividad, aún a pesar de que podría ser perfectamente llevada a cabo por actores privados especializados en el sector turístico (como sucede con los campings y hoteles), con el riesgo reputacional y económico que supone que un ente no especializado desarrolle una actividad que no le es propia y sobre la cual no tiene un deber de obtener resultados, aún a pesar de estar en claro auge.

Y respecto a las referidas áreas de estacionamiento de caravanas, vemos sensibles diferencias en la oferta entre territorios que, según su grado de desarrollo normativo, prevén unos servicios mínimos ciertamente distintos, que van desde una oferta completa

¹⁷ Entendiéndose inversión privada como la relativa a dotar de espacios de estacionamiento y pernocta a estos vehículos, que es la actividad que se realiza en destino, distinta de la relativa a la venta y alquiler de caravanas.

de servicios técnicos y complementarios hasta unos escasos requisitos mínimos en materia sanitaria.

Diferencias que, igualmente, se aplican respecto a los demás alojamientos turísticos en general. Por ejemplo, en la exigencia de recabar los datos de quienes pernoctan y remitirlos al Ministerio del Interior, una obligación que no resulta inicialmente aplicable a las zonas de estacionamiento y pernocta de caravanas.

Por todo ello, en ausencia de un marco sólido que ampare el ejercicio del turismo de caravanas, es ciertamente difícil para las Administraciones y sujetos privados poder plantear una oferta turística que lo incluya y que permita su crecimiento de forma ordenada y alineada con los demás servicios turísticos. Es decir, resulta imposible un abordaje pleno de los retos relativos a la mejora de la calidad de este turismo, de la reducción de la masificación en beneficio de la calidad, de la conciliación con la vida en estos municipios, la sostenibilidad y la garantía de los servicios públicos.

En definitiva, un conjunto de problemáticas que, en tanto no se resuelven, se mantienen y acrecientan ante un turismo que mantiene una tendencia de crecimiento sin visos de frenarse, siquiera ligeramente.

4.- RECOMENDACIONES

Finalmente, y a la vista de la necesidad de plantear medidas encaminadas a dotar al turismo de caravanas de un marco normativo estable, moderno y adaptado a las necesidades actuales del sector turístico, se plantean a continuación un conjunto de recomendaciones con dicha finalidad:

- En primer lugar, es necesario dar un trato específico y diferenciado al turismo de caravanas, desde la perspectiva de la regulación muy especialmente, pero también desde el punto de vista económico, de planificación de la oferta turística y de elaboración de fuentes estadísticas.
- El difuso marco competencial, por su parte, exige de una revisión que permita delimitar de forma clara el límite entre la normativa turística y de ordenación del tráfico, especialmente dada su afectación sobre los Ayuntamientos, como Administraciones que ejercitan estas facultades en última instancia.

- El desarrollo pleno de las normas reguladoras del *caravaning* es necesario tanto desde la perspectiva jurídica como desde el punto de vista empresarial, como base necesaria para su impulso y, en particular, para promover la iniciativa privada en la creación y gestión de zonas de estacionamiento y pernocta de caravanas.
- Por último, dada su relevancia económica y social, convendría la inclusión del turismo de caravanas entre las tipologías de actividades turísticas reconocidas por ONU Turismo, con la finalidad de fomentar su estudio y desarrollo individualizado.