



CampingCar Portugal

O Portal Português de Autocaravanismo

Análise do documento:

**CARACTERIZAÇÃO DO AUTO-CARAVANISMO NA
REGIÃO DO ALGARVE E PROPOSTA PARA
DEFINIÇÃO DE UMA ESTRATÉIA DE
ACOLHIMENTO**

**CCDR Algarve
Julho de 2008**

CampingCar Portugal

O Portal Português de Autocaravanismo



Objectivo

O presente documento pretende registar a análise efectuada pela equipa gestora do Portal CampingCar Portugal (Portal Português de Autocaravanismo) ao estudo de CARACTERIZAÇÃO DO AUTO-CARAVANISMO NA REGIÃO DO ALGARVE E PROPOSTA PARA DEFINIÇÃO DE UMA ESTRATÉGIA DE ACOLHIMENTO, elaborado em Julho de 2008 pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve.

Introdução

O Portal CampingCar Portugal tem efectuado diversos contactos com responsáveis autárquicos, incluindo a RTA, na pessoa do seu ex-Presidente Hélder Martins, desde Março de 2006. Estes contactos têm sido sempre efectuados com o objectivo de mostrar a necessidade de serem despoletadas acções que levem a um melhor conhecimento desta actividade turística, as suas potencialidades, bem como a criação de estruturas de acolhimento dedicadas. Nestas reuniões tem sido sempre entregue um dossier dedicado a esta matéria, o qual inclui várias soluções técnicas para implementação destas infra-estruturas. Esta mensagem foi especialmente assimilada nos contactos com a Câmara Municipal de Portimão, a qual tem em previsão a implementação de duas áreas de serviço para autocaravanas. Existem propostas sob análise de outros municípios.

O Portal CampingCar Portugal tomou esta iniciativa, na sequência do seu conhecimento sobre a realidade autocaravanista portuguesa, especialmente na zona do Algarve. Este conhecimento e a larga experiência autocaravanista da equipa dinamizadora do Portal, quer em Portugal quer no estrangeiro, levaram a que se sentissem na obrigação da elaboração desta análise. Optou-se por efectuar uma divisão simples e directa deste parecer, direccionada para uma opinião geral sobre o documento:

- Pela positiva
- Pela negativa
- Propostas de melhoria

Estamos também em condições de apresentar uma análise ponto-a-ponto do relatório em causa, se for entendido com interesse pela CCDRA.

Pela positiva

1. Pela primeira em Portugal vez foi efectuado e divulgado um estudo relacionado com a actividade turística que é o autocaravanismo. Tendo este estudo sido elaborado por uma entidade isenta, isto é, não relacionada com o autocaravanismo, representa um avanço significativo no entendimento da importância que esta actividade turística representa.
2. O autocaravanismo é referenciado como uma actividade turística, com interesse para as regiões que a recebem.
3. É referido explicitamente que o relatório não pretende uma desincentivação da prática do autocaravanismo, mas antes pelo contrário, propor regras e desenvolvimento de soluções ao nível de estruturas compatíveis.
4. Mostrar com base em estatísticas aquilo que as organizações ligadas ao autocaravanismo referem há vários anos, junto das autarquias e outros órgãos com responsabilidades ao nível da gestão local.
5. Considerar o modelo francês como modelo de referência nesta matéria, apesar da zona escolhida não ser a que consideramos como mais representativa. Neste aspecto, a Bretanha é seguramente um modelo mais representativo das melhores praticas, com características territoriais comuns ao Algarve.

Pela negativa

1. Não foi interiorizado pela equipa relatora a definição geral dada ao Turismo Itinerante em Autocaravana, tanto em Portugal como nos países vizinhos, pelas entidades verdadeiramente ligadas ao autocaravanismo e pelos próprios adeptos. Foi entendido que o autocaravanismo é (apenas) uma vertente campista que carece de condições e tratamento específico.

Consideramos que a utilização da autocaravana é constituída por **dois ramos distintos**, que apenas têm em comum a utilização do mesmo veículo, mas com objectivos e motivações bem diferentes. Nesta perspectiva identificamos:

- Um ramo puramente campista, em que os utilizadores da autocaravana têm como "porto de abrigo" os parques de campismo para a sua estadia, normalmente por períodos relativamente longos, visando um contacto directo com a natureza e o ar livre. Sob esta utilização, pensamos que os Parques de Campismo asseguram minimamente a sua função.
- Um outro ramo, aquele que os autocaravanistas (nacionais e estrangeiros) geralmente designam como Turismo Itinerante. Esta vertente privilegia a viagem e, conseqüentemente, as paragens breves, sem a utilização do espaço exterior do veículo com qualquer utensílio, inclusive os tradicionalmente associados à actividade campista. Nesta

vertente a motivação é a descoberta, a exploração de novas paragens e gentes, isto é, o turismo cultural. Este tipo de entendimento não é particular nem restrito, e como prova disso temos a intervenção da Senadora Ana Maria Chacón (PSOE - Espanha), quando apresentou uma moção na Câmara Alta do Senado, para que o Governo espanhol adoptasse medidas para apoiar o desenvolvimento da actividade autocaravanista:

"(...)Cuando hablamos de autocaravana no estamos hablando de campismo --actividad distinta, regulada por leyes y normativa diferente, que cuenta con sus instalaciones y sus usuarios--, sino de un vehículo vivienda diseñado y homologado para viajar habitándolo, con unas obligaciones y derechos establecidos en la Ley de tráfico. (...)".



Texto_Debate_Sena
do.pdf

Reforçamos que esta moção foi **aprovada por unanimidade** em 9 de Maio de 2006.

A não interiorização supra referida, deverá estar relacionada com o padrão comportamental dos turistas estrangeiros que frequentam o Algarve na época baixa. São pessoas que vêm em busca do sol e do clima ameno, que efectuam paragens prolongadas no mesmo local, utilizando o mesmo, de certa forma como o fariam num parque de campismo. Não apadrinhamos esta situação, pois partindo do princípio em que o turista pretende este tipo visita, deverá dirigir-se aos parques de campismo da região.

Se o objectivo é a circulação e a paragem breve (até 72 horas), utilizando só e apenas o equipamento (extremamente confortável) que a autocaravana disponibiliza no seu interior, então aí entra a filosofia de utilização das áreas de serviço e pernoita para autocaravanas, ou mesmo os espaços reservados ao seu estacionamento.

2. A leitura do relatório conduz o leitor à eventual conclusão de que a partir do momento em que os municípios criem condições dedicadas ao estacionamento das autocaravanas, poderão vedar a circulação ou mesmo o seu estacionamento noutros locais envolventes. Esta situação deverá ser esclarecida, pois não é plausível que se apliquem limitações globais à circulação das autocaravanas, exclusivamente devido à sua construção/utilização como veículo e não à dimensão do mesmo. A interdição ao estacionamento destes veículos, havendo alternativas dedicadas de acolhimento, deve ser sempre analisada tendo em atenção de que o meio de transporte do autocaravanista é a própria autocaravana.

Sabendo desta limitação, e não sendo possível, a título de excepção, a disponibilização de Áreas de Serviço em locais centrais, os municípios devem analisar as hipóteses disponíveis ao nível de transportes públicos. Como



exemplo, damos a localidade francesa de Saint Malo que tem à disposição dos autocaravanistas uma AS na periferia da cidade, mas a mesma tem uma *navete* (diária e gratuita!) que a interliga ao centro da cidade, com saídas de 15 em 15 minutos. É claro que quando estão estabelecidas políticas eficazes de captação de turistas, funcionam sistemas criativos como este, implementados pelos dinamizadores turísticos locais.

Propostas de melhoria

1. Constituição interna da autocaravana

O desconhecimento da constituição interna da autocaravana é um dos motivos que usualmente contribui para a sua menor aceitação. É um veículo ainda muito desconhecido em Portugal, mesmo por parte de indivíduos com competências reconhecidas em muitas áreas do conhecimento.

Propomos que o relatório integre um capítulo que se refira às facilidades que este tipo de veículos comporta, como duche, WC, cozinha, quarto de dormir, etc. É de crucial importância uma referência à total compatibilidade que estes veículos apresentam em termos ambientais, pois estão dotados de depósitos de água potável e de águas residuais (negras e cinzentas). Pelo descrito no relatório tememos que seja (mal) entendido que os despejos das águas residuais se devam à ausência destas facilidades técnicas e não a comportamentos pontuais e irresponsáveis dos seus utilizadores.

2. Veículos “eco-compatíveis”

O relatório refere-se apenas a estes veículos como uma potencial ameaça ambiental. No entanto, foram omitidos factores importantes, que não podem ser escamoteados, como o baixo consumo de recursos que o turismo itinerante em autocaravana pressupõe. Esta é uma mais valia de defesa ambiental inquestionável, em comparação com as formas de turismo tradicionais. Uma família de 3 a 4 pessoas consome em cerca de 3 dias cerca de 120Lt de água potável, fazendo face aos cuidados normais de higiene (duches, etc) e lavagens de louça. Este valor é de 171 Lt por pessoa/dia no consumo doméstico, em que cada duche pressupõe um consumo situado no intervalo de 40 a 80 litros de água¹.

Em termos energéticos, a generalidade das autocaravanas está dotada de painel solar e baterias, pelo que nas suas deslocações/paragens raramente efectua consumos da rede eléctrica, contrastando com as outras formas de turismo/alojamento .

1 - fonte: www.20minutos.es/noticia/167404/0/gravar/consumo/agua/

3. Áreas de Serviço e Pernoita em Portugal

O relatório não referencia algumas boas práticas já existentes em Portugal, como a implementação de AS nalguns concelhos ou mesmo a simples reserva de lugares de estacionamento para autocaravanas. Desde o ano de 2000 que tem havido alguma evolução na implementação destas estruturas de acolhimento. A referência a estes locais, mais “próximos” do que a realidade francesa, e totalmente integrados na moldura nacional poderá constituir um catalizador precioso para uma tomada de decisão análoga, por parte dos autarcas algarvios. Como exemplo temos:

- Aldeia da Luz
- Mação
- Batalha
- Abrantes
- Freixo de Numão
- Terrugem (Elvas)
- Izeda
- Etc

4. Analisar a DIRECTIVA 2001/116/CE DA COMISSÃO

A DIRECTIVA 2001/116/CE DA COMISSÃO, de 20 de Dezembro de 2001, que adapta ao progresso técnico a Directiva 70/156/CEE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à homologação dos veículos a motor e seus reboques.

É nossa convicção que se deverá concluir com esta análise que os aspectos ligados à circulação, paragem e estacionamento das autocaravanas devem reger-se pelas normas aplicáveis aos veículos em geral e não por especificações particulares. Esta Directiva e respectivos objectivos, contrariam totalmente a posição da equipa relatora, evidenciada no nº 17 da Proposta Final, o qual refere excepções aplicáveis ao estacionamento e circulação das autocaravanas, discriminando-as única e exclusivamente pelo seu tipo de utilização e não pela sua dimensão ou massa.

Considerámos este ponto do relatório completamente desadequado e desintegrado do teor global do mesmo.



Directiva_2001-116-
CEE.pdf

5. Considerar a *Instrucción 08/V-74*, de 28 de Janeiro de 2008, da *Dirección General de Tráfico (MINISTERIO DEL INTERIOR Espanhol)*

Propomos que esta instrução seja considerada, no âmbito deste relatório, bem como aquando da definição de directivas a emitir pelas entidades competentes, relativamente à utilização das autocaravanas em Portugal.

É nossa perspectiva que através desta instrução, a qual toma em linha de conta a DIRECTIVA 2001/116/CE, são apresentados esclarecimentos como:

- Os aspectos ligados à circulação, paragem e estacionamento das autocaravanas devem reger-se pelas normas aplicáveis aos veículos em geral.
- A indicação de abandono de locais, ou eventual interdição dos mesmos à paragem das autocaravanas, deve ser necessariamente motivada e fundamentada com razões objectivas, como as dimensões exteriores de um veículo, mas não pelas suas características de construção, ou por razões subjectivas como comportamentos repreensíveis e puníveis como ruídos nocturnos, despejo de lixo ou águas residuais em locais impróprios, monopolização do espaço público com objectos, ou outras situações de abuso, contra as quais as autoridades dispõem de mecanismos legais eficazes, não discriminatórios, contra todos os infractores, sejam eles utilizadores de autocaravanas ou de qualquer outro tipo de veículo.
- Estando um veículo correctamente estacionado, isto é, cumprindo os regulamentos em vigor, não é relevante que os seus ocupantes se encontrem no interior do mesmo, e a autocaravana não constitui excepção, desde que a actividade dos mesmos se restrinja ao interior do veículo e não transborde para o exterior, como por exemplo através da colocação de objectos que ultrapassem o seu perímetro: toldos, mesas, cadeiras, etc.



dgt_ESPANHA_Instr
ua.pdf