



## COMUNICADO 005/2015

### O Autocaravanismo no fim de 2015

#### 1 - Dimensão e significado

Não existe registo oficial da viatura autocaravana. Calcula-se que, em Portugal, circulem entre 4.000 e 5.000 unidades.

Destas, apenas pouco mais de 1.000 estarão inscritas em clubes com personalidade jurídica.

Na Europa existem duas federações relacionadas com o autocaravanismo: A FICC - Fédération Internationale de Camping, Caravanning et Autocaravaning, com um campo de actuação que se estende para além da Europa, representando várias modalidades para além do autocaravanismo e a FICM – Fédération Internationale des Clubs de Motorhomes (<http://www.ficm-aisbl.eu>) de âmbito exclusivamente europeu, representando apenas o autocaravanismo, com membros de 10 países europeus. A FPA – Federação Portuguesa de Autocaravanismo é membro de pleno direito da FICM. Calcula-se que, na Europa, circulem mais de 1.500.000 autocaravanas.

Portugal, fruto do seu clima ameno, beleza natural, gastronomia, etc, é um país alvo para o autocaravanismo europeu. A dimensão do autocaravanismo no território nacional já ultrapassará anualmente os 2 milhões de dormidas e mais de 100 milhões de euros, vertidos directamente na economia dos locais visitados. Mais de 80% destes valores corresponderão a estrangeiros oriundos, na sua quase totalidade, nos países europeus. A grande maioria dos autocaravanistas, é constituída por aposentados, conferindo a este turismo, uma forte componente sénior.

Desenvolve-se ao longo de todo o ano, não tem características sazonais e tem uma incidência importante na estação baixa.

Grande parte deste turismo dirige-se à região costeira com grande predominância no Algarve.

Se o país souber receber e sugerir outros destinos, este segmento do mercado turístico, conhecido como *turismo itinerante*, pode desenvolver-se de forma sustentada, ao longo de todo o ano, dinamizando todo o território nacional, nomeadamente as regiões mais carentes, multiplicando as receitas para a economia nacional.

Será necessário, de entre as várias soluções possíveis, encontrar aquela que melhor se adapta a cada local ou região considerada.

No país, os clubes de autocaravanismo realizam frequentes eventos que dinamizam as localidades amigas, que os acolhem.

Em 2014 a FPA organizou em Portugal, um evento europeu - o 37º EuroCC, que durou cerca de 15 dias e que terá rendido para a economia nacional mais de meio milhão de euros. ( <http://www.fpa-autocaravanismo.pt/> ).

---

## 2 - A viatura Autocaravana

Embora o peso bruto de algumas autocaravanas seja superior a 3.500 Kg, classificando-as como veículos pesados, a maioria são veículos ligeiros por não ultrapassarem aquele valor. A Autocaravana, na Classificação Comunitária das Características de Veículos, pertence à classe M1. É um veículo certificado para ser habitado, incluindo a confecção de refeições. Tem as condições de conforto de um pequeno apartamento, com roupeiros, mesa, bancos e camas, banhos quentes, climatização, frigorífico, Tv, em geral com antena de satélite, painéis fotovoltaicos, etc. Tem depósitos para recolha de águas cinzentas (banhos, lavatórios e cozinha) e águas negras ou fecais (do wc), bem como depósitos para água potável. O seu custo ultrapassa facilmente os 100.000 euros.

Para manutenção, quando em viagem, necessita de se acolher a uma Área de Serviço para Autocaravanas (ASA), para abastecer de água potável e fazer os despejos dos depósitos acima referidos. Dependendo do tipo de depósitos, a frequência desta manutenção, consoante o tipo de equipamento instalado, varia entre 3 a 5 dias (com sistema de cassete) e 7 a 8 dias (com sanita náutica).

## 3 - O autocaravanista

Com enorme diversidade de culturas, nacionalidades, idades, e outras características, incluindo educação e grau de civismo, é difícil formular uma descrição-tipo para o autocaravanista.

Existem uns que preferem instalar-se, por um período de tempo mais ou menos longo, num parque de campismo ou num parque de autocaravanismo, beneficiando das facilidades que estas infraestruturas lhes oferecem. Muitos, talvez a maioria, dos parques de campismo portugueses não estão convenientemente equipados para receber autocaravanas.

Outros preferem procurar infraestruturas de acolhimento como Áreas de Acolhimento para Autocaravanas (AAA). São espaços de estacionamento dedicados, em geral, a estadias de tempo mais reduzido (não superior a 72h). Só algumas AAA estão equipadas com abastecimento de energia eléctrica, algumas têm WC, poucas autorizam a utilização de equipamento exterior de conforto (toldo, mesa, cadeiras, etc.). Em geral, cada AAA tem associada uma ASA.

Outros planeiam as suas viagens com paragens mais curtas (24h a 48h) em parques de estacionamento partilhados com outros veículos. Estes espaços não oferecem quaisquer apoios específicos para o autocaravanismo excepto que, alguns têm, anexa ou muito próxima, uma ASA que foi convenientemente construída aproveitando um estacionamento já existente.

Outros, vão estacionando onde podem. Constituindo fonte de polémica e alguma contestação, aqueles e apenas aqueles que, pelo seu comportamento menos cívico, se expõem a críticas, nem sempre justificadas. A maioria tem comportamento irrepreensível mas “paga o justo pelo pecador” e as proibições têm vindo a aparecer.

Muitos autocaravanistas planeiam as suas viagens com recurso a todas as infraestruturas atrás descritas e praticam o verdadeiro turismo itinerante percorrendo toda a Europa, parando para visitar locais de interesse, monumentos, tomar uma refeição, apenas durante o tempo necessário para o fazer. Para uma visita mais prolongada, recorrem a uma AAA ou mesmo a um parque de campismo ou de autocaravanismo. Por toda a Europa existem com abundância todos estes tipos de acolhimento. Para cada uma das poucas restrições existentes existem sempre várias alternativas.

## 4 - O que pensa a FPA

A FPA não concorda com as grandes aglomerações não programadas de autocaravanas, nem com as estadias de longa duração nas arribas e parques de estacionamento das praias e, muito menos quando estas estadias são acompanhadas da utilização dos equipamentos exteriores acima referidos.

A FPA não concorda com a discriminação negativa e muitas vezes discricionária em que, utilizando argumentos subjectivos e oportunistas, se proíbe às autocaravanas aquilo que se permite a outras viaturas de idêntico gabarito e se proíbe aos autocaravanistas aquilo que se permite às etnias tradicionalmente nómadas. A lei tem de ser igual para todos! Ou se aplica o Código da Estrada a todas as viaturas ou não haverá justificação para excluir as autocaravanas publicando regras absurdas.

A FPA não concorda com proibições sem justificação credível e sem oferta de alternativas honestas.

Referindo, por exemplo, os “Regulamentos de Acampamento Ocasional”, a FPA não está de acordo com a aplicação destes regulamentos ao autocaravanismo itinerante. Sendo necessário que existam regras para que todos saibamos aquilo que nos é exigido e aquilo que podemos exigir, essas regras não são seguramente as que vêm publicadas naqueles regulamentos. Desde logo pelas condições que estes regulamentos exigem para a obtenção das respectivas licenças.

Pedir uma licença camarária que exige a aprovação da autoridade policial, do delegado de saúde e outras semelhantes, é incompatível com o autocaravanismo que, pelas suas características itinerantes, não tem, na generalidade dos casos, um planeamento com antecedência que permita tempo para o requerer.

O espírito do legislador estaria a pensar em eventos com duração e planeamento diferentes de um mero estacionamento com eventual pernoita, para um descanso, ou uma tomada de refeição, ou uma visita à localidade, etc. sempre de curta duração (48 a 72 horas). Trata-se de uma confusão absurda, abusiva e oportunista para impor limitações ao autocaravanismo, com a qual não podemos estar de acordo.

Considerações idênticas poderíamos fazer a respeito da maioria das leis e regulamentos citados, mais à frente, neste comunicado.

A proliferação destas regras absurdas tem beneficiado do insuficiente sentido associativo dos autocaravanistas nacionais que reduz o seu poder reivindicativo. Em França e em Espanha os tribunais, accionados pelas associações autocaravanistas, têm vindo a abolir algumas das raras limitações existentes naqueles países. O autocaravanismo português encontrará o seu caminho!

## 5 - Situação na Europa

O autocaravanismo na Europa tem progredido a bom ritmo. É, em geral, bem recebido sendo raras as situações de proibição que, quando existem, não deixam de oferecer alternativa. Junto dos locais turísticos com relevância, é frequente encontrar lugar para permitir estacionar e visitar. Em geral, não existe a portuguesa confusão entre estacionar e pernoitar.

Há já alguns anos, o Parlamento Europeu quando se pronunciou sobre “*as novas perspectivas e os novos desafios para um turismo europeu sustentável*” - resolução (2004/2229 (INI)), entre outras considerações, afirmou claramente:

*§ 26 - Insiste na necessidade de que todas as partes interessadas adoptem medidas para captar nova procura fora da época alta, repartir as estadias por todo o ano e fazer uma melhor utilização das instalações hoteleiras e de alojamento em geral; recorda, neste contexto, as repercussões positivas do turismo de negócios e realização de congressos, do turismo médico e termal, do turismo comemorativo, do turismo cultural em todas as suas vertentes e modalidades, do turismo gastronómico, naturalista, desportivo, espiritual, histórico e linguístico, do turismo cultural em locais sagrados, do turismo social, etc.;*

As razões da prática do Autocaravanismo resultam da satisfação de muitos destes objectivos.

Também:

*“§ 28 - Considera também que o envelhecimento gradual da população produzirá um aumento do número de turistas fora de época; pede à Comissão que encoraje o desenvolvimento do turismo dos seniores na UE e a cooperação entre os Estados-Membros neste domínio, favorecendo*

---

*os intercâmbios e o acolhimento de grupos de seniores de outros países fora da estação alta; considera que esta medida deveria ser considerada como uma oportunidade para estabelecer uma maior cooperação Norte-Sul; solicita à Comissão que lance um programa de turismo em época baixa para a terceira idade, que contribuirá para melhorar a qualidade de vida dos seniores, para criar emprego e para gerar procura e o crescimento da economia europeia; sugere que este programa se denomine "Ulisses";*

De facto, uma grande percentagem, talvez a maior parte, dos autocaravanistas que viajam pela Europa são seniores, aposentados, e isso contribui para a incidência deste segmento do turismo, nas épocas média e baixa.

E ainda:

*“§ 30 - Reconhece o papel do turismo itinerante, como o caravanismo, na atenuação dos efeitos negativos do turismo de massas, ao dispersar as concentrações de turistas; insiste na necessidade de promover iniciativas destinadas a contribuir para o seu desenvolvimento, principalmente solucionando a questão da falta de estruturas adequadas de estacionamento e proporcionando locais dotados de infra-estruturas multifuncionais e zonas de permanência para caravanas e autocaravanas em todo o território comunitário;”*

Esta resolução do Parlamento Europeu, participada por eurodeputados portugueses e por eles votada favoravelmente, não teve, infelizmente, reflexo no nosso país nem no normativo legal português.

## 6 - Situação portuguesa actual

Em Portugal não existe uma lei abrangente, tipo lei-quadro, que trate do autocaravanismo e coloque baias à imaginação dos legisladores-avulso. Na sua ausência têm sido publicadas leis de diversas hierarquias como Resoluções do Conselho de Ministros (POOC's), Decretos-Lei, Portarias, Regulamentos Municipais de Trânsito, Regulamentos de Acampamento Ocasional, etc.

Esta legislação é incompleta e maltrata o autocaravanismo. Em geral, não é coordenada entre si criando algumas contradições. É muito incompleta e deixa inúmeros vazios legais.

Na sua generalidade, não reconhece a utilidade do autocaravanismo, nem apresenta soluções de acolhimento condignas e, aquilo que contém, são restrições e proibições, impostas sem a oferta de alternativas credíveis.

Estas limitações, na sua totalidade, restringem os direitos, liberdades e garantias, defendidas pela Constituição da República Portuguesa, sem apresentarem qualquer justificação substantiva para o fazer, antes se baseiam em pressupostos subjectivos e em juízos de valor errados.

Se submetidas ao crivo constitucional, estas regras discricionárias e discriminatórias, dificilmente passariam. Infelizmente a passividade dos órgãos de justiça e a inoperância dos poderes públicos permitem a manutenção desta situação que atenta contra a imagem de país acolhedor que Portugal quer fazer passar e, conseqüentemente, contra a economia nacional.

Em muitas localidades tem sido implementada à custa da utilização de sinais de trânsito inventados pela imaginação das administrações locais e tem causado um número significativo de autuações e, em alguns casos, de comportamentos excessivos e ilegais por parte das autoridades que querem ou são instadas a forçar o seu cumprimento. Não existe no normativo nacional qualquer sinal de trânsito com o pictograma da autocaravana.

## 7 – Propostas de solução

Um primeiro trabalho será reunir todas a legislação em vigor que refira o autocaravanismo para que, devidamente escrutinada e corrigida, possa ser vertida na lei a criar.

Alguma legislação deveria ser suspensa enquanto não forem oferecidas alternativas credíveis.

---

De seguida, criação de legislação abrangente para o autocaravanismo. Serão várias, as disciplinas que deverão ser tratadas, pelo que a legislação a criar poderá ser faseada, isto é, deverá ser construído um guião que será preenchido progressivamente.

Porque a situação se tem vindo a degradar a um ritmo que, em nosso entender, é inaceitável e pode pôr em causa este segmento do mercado turístico nacional que, num ritmo inversamente proporcional, está a ser mais e melhor acolhido no país vizinho, em simultâneo com a revisão da legislação acima referida, é urgente criar uma rede nacional de acolhimento que considere todas as valências referidas: áreas de serviço (ASA), áreas de acolhimento (AAA), parques de autocaravanismo e parques de campismo.

Todas estas infraestruturas de acolhimento são complementares, não se substituem umas às outras, nem devem concorrer entre si.

Ainda e para terminar esta análise, cumpre referir que o autocaravanismo, segmento significativo do turismo nacional, através das suas instituições, nomeadamente da FPA – Federação Portuguesa de Autocaravanismo, tem necessariamente de participar em todos os debates que a ele se refiram ou que tratem do turismo nacional.

A prática, até ao momento, tem sido ignorar as instituições autocaravanistas. Esta falta tem conduzido a decisões autistas, assimétricas por falta de contraditório em que, por vezes, se parece estar a defender interesses particulares e em que se agudizam situações de conflito, não servindo o Turismo nem o superior interesse nacional.

A ninguém deveria interessar o estrangulamento do autocaravanismo que se tem vindo a praticar. As tentativas de criar dificuldades ao autocaravanismo para o enclausurar à força em certas infraestruturas, serão sempre geradoras de conflitos. A FPA estará sempre contra estas manobras!

A FPA – Federação Portuguesa de Autocaravanismo está disponível para trabalhar estes assuntos se e quando for chamada para o fazer.

Saudações Autocaravanistas com Votos de Boas Festas e melhor ano de 2016.

Sintra, 12 de Dezembro de 2015



José Ricardo da Silva Pires  
Presidente da FPA