

Cumprimentamos a Sra. Presidente / Coordenadora e os Srs. Deputados e agradecemos a disponibilidade para nos receberem. (apresentação da delegação)

Na sequência das audições da Associação dos Parques e Campismo do Alentejo e Algarve, no passado dia 22 de junho e, principalmente, da Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal, no dia seguinte, é indispensável ouvir um contraditório. A FPA é a única instituição autocaravanista com capacidade para o fazer. Contra o autocaravanismo, foram feitas afirmações falsas e caluniosas que iremos corrigir. Procuraram, de forma vergonhosa, tirar partido deste GT, com manifesta falta de respeito pela casa das leis e da democracia e, também, pelos Senhores Deputados. Quer a Associação, quer a FCMP denunciaram as suas intenções comerciais.

A Associação, numa carta que tinha escrito para o Sr. SET, lamentava ter perdido 67,5 milhões porque as 300.000 autocaravanas que circularam na sua zona, em 2013, não pernoitaram nos seus parques, veio, na audição, pedir que fossem proibidas de pernoitar fora, i.e., que fossem obrigadas a pernoitar nos seus parques. A FCMP foi mais arrojada, nas declarações aqui feitas, porque também é proprietária de parques de campismo, veio propor alterações de leis que resultariam num acordo comercial pedindo a mesma proibição. A carta de lamentações para a SET conjugada com as duas audições sintonizadas, permitem presumir cartelização do negócio. Uma vergonha!

Nas audições referidas falou-se de autocaravanismo sem qualquer esclarecimento. Foi uma lacuna. Porque é importante conhecer aquilo de que estamos a tratar, faremos uma breve introdução:

REPRESENTAÇÃO DO AUTOCARAVANISMO

Na Europa existem 2 federações: a FICC com características mundiais, representando várias actividades entre as quais o autocaravanismo e a FICM apenas europeia e exclusivamente autocaravanista, com associados de 10 países europeus. A FPA é membro efectivo da FICM e tem um português na administração. Em Portugal a FCMP (vossa conhecida), é uma federação desportiva que representa o campismo e pretende representar o montanhismo e o autocaravanismo. Dizemos pretende porque tratou tão mal o montanhismo que este saiu e criou a sua própria federação. (existe um conflito de exclusividade de representação, tornado possível pela lei das federações desportivas) A FPA foi fundada em 2011, por idênticas razões. Alguns clubes sentiram que o autocaravanismo não estava condignamente representado. Desde o princípio que a federação de campismo tem vindo a tentar judicialmente a extinção da nossa federação invocando a lei das federações desportivas e a exclusividade de representação. Num primeiro processo demonstrámos que o autocaravanismo é turismo e não desporto e, ganhámos a causa - foi arquivado. Mais dois processos ainda se encontram em curso. A razão está do nosso lado pelo que não estamos preocupados. Só poderão terminar arquivados por falta de fundamento.

AUTOCARAVANISMO

O autocaravanismo é um segmento do mercado turístico conhecido como turismo itinerante pela sua característica de mobilidade.

Estarão em circulação na Europa muito mais de 2 milhões de autocaravanas. Este segmento de mercado está em franco crescimento. Na feira de Barcelona, no fim do

passado mês de Outubro, falou-se num aumento de negócio na ordem dos 35%. Em Portugal, o autocaravanismo produz em cada ano mais de 2 milhões e meio de dormidas, perto de 5% do total nacional de dormidas turísticas. Contribui para a nossa economia com algumas centenas de milhões de euros vertidos directamente no comércio e na restauração dos locais visitados.

Em Portugal não existe conhecimento certo do número de autocaravanas nacionais em circulação. Uns falam em 4.000 outros em 8.000. Não devemos estar muito errados se aceitarmos 6.000.

Um estudo que reuniu dados obtidos durante 2007 foi publicado em 2008 (Doc. 001). Apresenta um valor total de dormidas, só na região do Algarve, de 1.200.000. Destas, apenas menos de 150.000 em parques de campismo. Atribui um valor médio de consumo por dormida de cerca de 50€. Apresenta conclusões e aponta soluções com as quais não concordamos e mereceu crítica de instituições autocaravanistas. Pensamos que este estudo despertou ambições. Fizeram-se contas sobre quanto poderia render se aquelas dormidas ocorressem dentro dos parques de campismo. Nem pensaram que a maioria dos parques não tem condições nem capacidade para receber autocaravanas. Em junho de 2005 eram apenas 22,8% os parques que diziam ter condições. Duvidamos deste valor e, até à data, não devem ter melhorado significativamente. Todos deveriam ser inspeccionados. Só uma entidade autocaravanista como a FPA, sem fins lucrativos e independente por não ser proprietária de parques, portanto, sem interesses comerciais, estará em condições de o fazer.

Por claro conflito de interesses, não reconhecemos autoridade à FCMP, proprietária de parques de campismo, para fiscalizar, aconselhar ou deliberar de qualquer forma sobre o autocaravanismo, nem dentro dos parques de campismo, nem nos parques de autocaravanismo e muito menos no espaço público. Seria juiz em causa própria. A proposta neste sentido, que aqui apresentou, não deverá ser atendida.

Ficou demonstrado que a FCMP quer representar o autocaravanismo não para lhe dar qualidade de vida, mas para o explorar metendo-o nos parques e aumentando os seus próprios rendimentos.

O autocaravanismo, não tem características sazonais ocorre frequentemente nas épocas média e baixa, dinamiza regiões mais carenciadas. Pelos relatos fotográficos, verbais, redes sociais e outros, que ocasiona, representa uma importante publicidade turística sem custos para o erário público. Os clubes de autocaravanismo organizam anualmente muitos eventos que beneficiam as diversas regiões do país. A FPA organizou em 2014 um evento europeu – o 37 EuroCC, com perto de 300 viaturas e 600 pessoas de toda a Europa. Foi uma enorme campanha turística e rendeu para a economia nacional mais de ½ milhão de euros. Ver mais em <http://fpa37eurocc.wixsite.com/37-eurocc>.

O autocaravanismo, com um crescimento anual considerável, é praticado por muitos jovens, mas, a grande maioria dos praticantes é constituída por seniores que, estando aposentados têm tempo livre para deslocações mais prolongadas. Isto é importante e tem de ser relevado em termos de saúde pública porque mantém os mais idosos ocupados, afastados dos bancos dos jardins e dos centros de saúde. O Parlamento Europeu já o reconheceu como veremos mais à frente.

AUTOCARAVANA

É utilizada uma viatura – a autocaravana, que é um veículo certificado para servir de habitação temporária. Para o efeito tem todo um conjunto de equipamento, camas mesa, frigorífico, fogão, televisão, antena de satélite, climatização, wc, chuveiro, etc. Tem reservatórios para água potável e também para recolha de resíduos conhecidos como águas cinzentas e águas negras ou fecais.

A certificação das viaturas é da competência e atribuição do IMT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes).

A autocaravana é uma viatura automóvel em geral da categoria dos ligeiros se até 3500 kg de peso bruto. Existem também viaturas na categoria de pesados que excedem aquele peso.

O Código da Estrada regula a circulação das autocaravanas que inclui a paragem e o estacionamento. Não existe nesta lei qualquer referência a pernoita. Este termo tem sido introduzido de forma oportunista para suportar restrições absurdas.

É um mito lançado por gente com intenções duvidosas que o autocaravanismo é pobre e não contribui para a economia. Uma autocaravana é uma viatura que tem um custo de aquisição que equivale ao valor de um apartamento em muitas das cidades portuguesas. Transporta uma família que se alimenta e compra no comércio local. Não raramente frequenta a restauração. Aqui reside o absurdo da afirmação ridícula e caluniosa produzida pela federação de campismo. Falta de respeito pela capacidade intelectual dos Srs. Deputados, aquela história da paleta de leite. A capacidade de armazenamento numa autocaravana é limitada e não seria prático aquilo que foi aqui afirmado. (Talvez um atrelado com uma vaca leiteira!)

A FPA encara com muitas dúvidas afirmações que serão atribuídas a comerciantes incomodados pelo autocaravanismo. As notícias que nos chegam e o nosso próprio testemunho, com origem nas autarquias amigas, atestam exactamente o contrário. A FPA vai assinando com autarquias protocolos de colaboração (Doc.002). Infelizmente existem autarquias hostis em que a incompetência ou a presumível prevalência de interesses instalados, prefere a proibição fácil à procura de soluções úteis e criativas.

ACOLHIMENTO

Para possibilitar uma utilização civicamente correcta é indispensável oferecer condições. A FPA rejeita acusações que confundindo a árvore com a floresta, generalizam o mau comportamento de uns poucos à totalidade dos autocaravanistas. Falta de civismo existe por todo o lado, em todos os extractos sociais. Muito lixo se deixa nos locais dos “picnics”, “graffitis” nas paredes, equipamento público danificado, todo um rosário de coisas desagradáveis. Questão de educação que aponta para maior empenhamento da família e das escolas. Ninguém se baseia nessas coisas desagradáveis para proibir. As autocaravanas permitem acumular todos os resíduos para descartar mais tarde, no sítio correcto. A FCMP, numa atitude infeliz, veio aqui alimentar aquelas acusações caluniosas.

Para além do estacionamento regulado nos termos do Código da Estrada, a FPA defende a necessidade da construção de uma rede nacional de infraestruturas de acolhimento, públicas e privadas, que não terão de ser necessariamente gratuitas. O tipo, a localização e

a quantidade das infraestruturas terão de ser determinados pela relação oferta-procura e serem aferidas pela sensibilidade do local ou região. Porque as autocaravanas têm necessidade de manutenção periódica a oferta de ASA's (Áreas de Serviço para Autocaravanas), com características polivalentes, é indispensável. Aos nossos opositores diremos que o verdadeiro problema de saúde pública reside na não oferta de áreas de serviço.

Parques de campismo, parques de autocaravanismo, áreas de acolhimento para autocaravanas (AAA), áreas de serviço para autocaravanas (ASA), simples estacionamento dedicado ou não, são infraestruturas que se complementam e que são bem recebidas pela FPA. Há lugar para todos. A FPA não aceita é que os autocaravanistas sejam obrigados a "escolher". Aquilo que deve prevalecer é a lei da oferta e da procura. Se os parques querem ter mais clientes têm de pensar nos preços e oferecer qualidade, é a lei do mercado. Completamente fora de questão será criar proibições absurdas e discriminatórias para obrigar o autocaravanismo a entrar nas infraestruturas, parques ou outras.

A FPA é contra todo o tipo de discriminação. Rejeitamos a confusão oportunista entre estacionamento e acampamento ocasional, bem como a utilização da chamada pernoita que apenas é um estacionamento nocturno tão legal como o diurno.

Com as alterações da legislação que apresentaram a Associação e a Federação vieram propor a legalização e o incremento da discriminação que já acontece. A FPA considera inaceitável e opõe-se a tais propostas. Não servem nem o país nem o turismo nacional. Apenas visam aumentar os rendimentos dos proponentes.

Com fins pedagógicos a FPA publica e divulga regras de bom comportamento (Doc.003) aliás comuns a todas as instituições autocaravanistas sérias.

A proposta apresentada pela federação de campismo, de forma não muito encoberta, pede a ilegalização das ASA e AAA construídas pelos municípios e juntas de freguesia e também por alguns particulares (cadeias de supermercados e outros) porque lhes estragam o negócio. Manifesta falta de respeito por este Grupo de Trabalho e pelas boas-vontades dos amigos do autocaravanismo.

Na audição, a federação de campismo quis passar a ideia de que na Europa não se apoia o autocaravanismo. Nada mais falso. Demonstram grande desconhecimento ou má fé. Existem muitos livros de apoio que anunciam milhares de áreas no espaço europeu (mostrar um exemplo). A nossa razoável experiência permite afirmar que, existem milhares de infraestruturas de acolhimento e que, em geral, não existem restrições sem oferta de alternativas. É assim que está certo!

A questão da segurança que a FCMP aqui levantou é uma falsa questão. Com a livre circulação dentro do espaço europeu muitos se deslocam entre países sem qualquer controlo ou necessidade de registo. Nem todos se alojam em hotéis, nem em parques de campismo, pelo que as autocaravanas não são excepção. Questionado o SEF sobre este mito respondeu não existir qualquer correspondência sobre o assunto trocada entre a FCMP e o SEF. Talvez uma conversa telefónica! (Doc. 004).

Não é da nossa conta, mas a proposta de alargamento para 50% do espaço dedicado a construir apartamentos, atendendo à grande dimensão de muitos parques de campismo vai

a breve prazo criar conflitos com a hotelaria. O legislador terá de ponderar antes de aceitar esta proposta.

LEGISLAÇÃO

Em 2005 foi publicada uma resolução do Parlamento Europeu onde reconhece a importância do autocaravanismo. (ver §§ 28 e 30). Na elaboração desta resolução participaram Deputados portugueses. Curiosamente o nosso país, aparentemente, não lhe deu importância. Infelizmente, as resoluções do PE não são vinculativas. (Doc. 005).

No PENT 2015, no Turismo 2020 que lhe sucedeu e também no Portugal 2020, encontramos algumas boas ideias. Nem uma palavra sobre autocaravanismo. Omissão imperdoável!

Em matéria de autocaravanismo teremos de referir os bons exemplos que nos chegam do país vizinho. De facto, quanto à matéria de regulação do trânsito, fizeram a delegação de poderes, mas não se esqueceram de estabelecer orientação e limites. (Docs. 006 e 007 e 008). Ao contrário do que se passa em Portugal em que, numa delegação alargada e demasiado permissiva, por falta daquelas baias, cada município pode ter o seu critério. Com sentido oportunista e imaginação puxam a brasa à sua sardinha, regulamentam e inventam definições e sinais de trânsito ilegais para os implementar.

Também todos os dias nos chegam notícias de novas infraestruturas de acolhimento construídas pelas autarquias espanholas. (Doc.023). Já entenderam que para chegar a Portugal o autocaravanismo do resto da Europa tem de percorrer muitos kms. Se for bem acolhido fica pelo caminho.

A CRP, no seu Art.º 241º impõe o respeito pela hierarquia das leis quando determina “*As autarquias locais dispõem de poder regulamentar próprio nos limites da Constituição, das leis e dos regulamentos emanados das autarquias de grau superior ou das autoridades com poder tutelar*”. Talvez não seja bem interpretada ou talvez seja ignorada de forma abusiva.

Alguns municípios portugueses, fundamentando-se na referida delegação de poderes, publicaram regulamentos de trânsito e regulamentos para licenciar acampamentos ocasionais. (Doc. 009) Aljezur, Peniche, Nazaré e outros. Temos dificuldade de aceitar que a deliberação de uma Assembleia Municipal se possa sobrepor ao Código da Estrada - um Dec-Lei. Existe ou não hierarquia de regras legais? Na Nazaré onde, um grupo de 20 pessoas, cerca de uma dúzia de famílias, o que, naturalmente, diminui a sua representatividade, num universo de mais de 10.000 habitantes, envia um abaixo assinado à Câmara que, oportunamente, envia uma proposta à Assembleia Municipal onde é aprovada. Foi publicado um Edital discriminativo e discricionário. Justificando-se com queixas sem fundamento por não serem provadas (quantos autos? quantas coimas?), restringe de forma abusiva a liberdade de circulação apenas das autocaravanas. Não oferece qualquer alternativa para além de impor os parques de campismo. (Docs. 010, 011 e 024).

A legislação incoerente e absurda, tem provocado incidentes, alguns com muita gravidade. Recordo um, passado no Sudoeste Alentejano, em que, cerca das 2 horas da manhã, agentes da GNR e do IPNF entraram à força e sem mandado, numa autocaravana estacionada, sem atenderem ao protesto do proprietário, nem ao choro das crianças assustadas. A Constituição da República - nº 3 do Art.º 34º - protege a habitação e o Tribunal Constitucional (Acórdão do TC n.º 452/89 de 28 de junho de 1989, DR 1ª série de 22 de

julho de 1989) (Doc. 012) considera a autocaravana englobada no conceito de domicílio e assim abrangida pelo Art.º 34 da CRP. Tudo isto num país que se diz acolhedor. Os ofícios de protesto que enviámos ao Sr. Ministro da Administração Interna e ao Sr. Comandante-geral da GNR ficaram sem resposta satisfatória. As questões difíceis não são respondidas! (Docs. 013 e 014).

Forçando a aplicação de regras absurdas muitas vezes apoiadas por sinalização ilegal e imaginativa, vão sendo levantados autos e aplicadas coimas. (Docs. 015).

Não é admissível que os milhares de autocaravanas que circulam nas estradas nacionais, não beneficiem de sinalização rodoviária e que as centenas de infraestruturas de apoio ao autocaravanismo não possam ser localizadas por falta de sinais adequados aliás, contrariamente ao que acontece no resto da Europa. (Doc. 020)

Numa manifestação de oportunismo que já vai sendo conhecida, em 2007, a FCMP obteve junto do INPI - Instituto Nacional da Propriedade Industrial, o registo do sinal que é amplamente usado em França e faz parte do conjunto de sinais oficialmente usados naquele país e em grande parte da Europa. Aquele organismo, apesar de ter sido alertado para este facto, concedeu o registo (Processos INPI Nºs 413838; 413831; 413832; 413833). O Código da Propriedade Industria permite retirar a licença exclusiva. Pelo menos não deveria ser renovada. Porque, como é óbvio, convém que a sinalização rodoviária seja uniforme no espaço europeu e a FCMP está a bloquear esta solução. (Doc. 021)

Na Convenção de Viena sobre a sinalização rodoviária que reuniu em 1968 as partes contratantes reconheceram “que a uniformidade internacional dos sinais e símbolos rodoviários e das marcas rodoviárias é necessária para facilitar a circulação rodoviária internacional e para melhorar a segurança nas estradas”. (Doc. 022)

Senhora Presidente / Coordenadora, senhores Deputados,

A liberdade é um bem precioso. Para retirar liberdade terá de existir uma justificação muito forte. Os direitos liberdades e garantias inscritos na nossa Constituição englobam todos os cidadãos de igual forma, não existem cidadãos de primeira nem de segunda. Os autocaravanistas têm os mesmos direitos e obrigações que os restantes concidadãos. A legislação que até agora tem sido publicada é discriminatória e discricionária. Não passará o crivo da constitucionalidade se for escrutinada.

Todos estão obrigados a respeitar a CRP nos termos do nº 2 do Art.º 266º. Aqueles que publicaram as regras referidas e outras semelhantes violam a CRP nomeadamente o princípio da igualdade consignado no Art.º 13º.

A FPA entende que as leis não deverão ser feitas por medida para favorecer interesses instalados. Deverão procurar harmonizar as partes envolvidas em benefício do bem comum. Vir à casa da democracia com propostas que são a negação destes princípios é faltar ao respeito a esta casa e a quem as escutou. Deviam envergonhar quem as propôs. Devem ser liminarmente recusadas. Aquilo que aqui foi proposto pela FCMP é uma forma encapotada de acordo comercial sancionado por diplomas legais. Uma vergonha!

Pensamos que muitas regras surgem desajustadas, incompletas, erradas, de difícil aplicação, porque não se escutam previamente todas as partes envolvidas. - Nem sempre

as instituições interessadas têm conhecimento das Consultas públicas, portanto, daquilo que está em estudo para ser publicado e, por essa razão, não participam. Também é certo que o conhecimento universal e multidisciplinar é uma utopia. É fundamental ouvir quem sabe da matéria a regular.

A dispersão das regras, não poucas vezes com indesejável sobreposição e algumas contradições, dificulta o seu conhecimento e cumprimento.

PROPOSTA DA FPA

Sem prejuízo de existirem mais diplomas legais que possam apresentar os vícios que aqui foram referidos e que, por isso, deverão ser, em tempo, corrigidos, aquelas alterações que reputamos de urgentes são:

1. Todos os POOC deverão ser revistos retirando a restrição de estacionamento nocturno e seja imposta a obrigatoriedade de criar lugares de estacionamento para viaturas com o gabarito das autocaravanas, nos parques de estacionamento da orla costeira. (Doc. 016).
2. O vício da proibição discriminatória dos POOC começa na lei que orienta a sua elaboração - o DL 309/1993 de 2 de Setembro - (ver nº2 d) do Art.º 5º), que também deverá ser corrigido. (Doc. 017)
3. Por serem discriminatórios e por respeito hierárquico pelo Código da Estrada todos os regulamentos de trânsito existentes ou a publicar pelas Câmaras Municipais ou pelas suas Juntas de Freguesia não deverão restringir a circulação e o estacionamento das autocaravanas se o permitirem a outras viaturas de idêntico gabarito. As delegações de poderes deverão ser mais cuidadosas e estabelecer critérios. (Doc. 006)
4. Os regulamentos de licenciamento de actividades diversas incluindo o “acampamento ocasional” destinam-se a estacionamento planeado, tipo circo, barraca das faturas e similares, não têm qualquer aplicação ao autocaravanismo pelo que não deverão restringir a sua prática nem aproveitar o estacionamento noturno, erradamente apelidado de pernoita para criar proibições, como tem sido praticado de forma oportunista. Por maioria de razão a proposta entregue pela federação de campismo deverá ser recusada naquilo que respeita ao autocaravanismo.
5. Repetindo e reforçando o que acima dissemos: por claro conflito de interesses, não reconhecemos autoridade à FCMP, proprietária de parques de campismo, para fiscalizar, aconselhar ou deliberar de qualquer forma sobre o autocaravanismo, nem dentro dos parques de campismo, nem nos parques de autocaravanismo e muito menos no espaço público. Seria juiz em causa própria. Só uma instituição autocaravanista, isenta e independente, sem fins lucrativos e sem características comerciais, como a FPA, estará em condições de o fazer. A FCMP quer representar o autocaravanismo não para lhe dar qualidade de vida, mas para o explorar metendo-o nos parques e aumentando os seus rendimentos. A proposta de atribuição de autoridade de fiscalização, que aqui foi apresentada pela FCMP não é isenta, nem

quanto ao autocaravanismo, nem quanto aos parques de campismo, pelo que não deverá ser atendida

6. Decreto-Lei 310/2002 de 18 de Dezembro “*atribuiu às câmaras municipais competência em matéria de licenciamento de actividades diversas até agora cometidas aos governos civis*”. (Doc. 018). Escreve sobre acampamentos ocasionais sem definir o que são. Estes não fazem qualquer referência a autocaravana, nem falam em “pernoita”. Têm sido desvirtuados pelas autarquias que aproveitam abusivamente para justificar restrições discriminatórias. Ao contrário daquilo que a federação de campismo aqui pediu é necessário excluir qualquer referência a autocaravana bem como a designação de pernoita que não existe. quando se queira aplicar este DL ao autocaravanismo itinerante.
7. O Decreto-Lei 39/2008, de 7 de Março e a Portaria 1320/2008 de 17 de Novembro tratam de parques de campismo e de parques de autocaravanismo. No texto confundem-se definições e conceitos. São incompletas no que respeita às infraestruturas de apoio ao autocaravanismo, nomeadamente às áreas de serviço para autocaravanas (ASA). (Doc. 019)
8. De uma vez por todas, terá de se deixar de confundir estacionamento com acampamento e caravanismo com autocaravanismo e de tirar partido da chamada pernoita, termo oportunista que não passa de um estacionamento. Não há conhecimento de qualquer impedimento legal para se dormir nem tomar refeições dentro de uma viatura estacionada. O descanso periódico é aconselhado pela segurança rodoviária e é prática corrente nos TIR.
9. Os parques de campismo ou similares, só deveriam ser autorizados a receber autocaravanas se provarem estar devidamente equipados e passarem uma fiscalização séria e competente. (recordamos os 22,8% em 2005). Parques de “barraquismo” com caravanas residentes, algumas sem condições de mobilidade devido à avançada idade, com hortas de couves, frigorífico, fogão, sofás, colocados em anexos improvisados à volta da caravana, etc.. Algumas são rebocadas para lá e nunca mais se deslocam. (Trespases!). Pelo perigo que representam e pela sua imagem degradante e insalubre afastam o autocaravanismo e outros possíveis utentes. Os diplomas legais referidos no nº 7 deverão ser corrigidos e incluir a exigência de infraestruturas, em número e qualidade, aptas para receber todos os tipos de autocaravanas em circulação, naqueles empreendimentos que pretendam receber autocaravanas. Deverão ainda incluir uma descrição de uma ASA modelo, polivalente, evitando a construção de infraestruturas incompletas. (Doc.019)
10. Deverão ser acrescentados ao Regulamento de Sinalização de Trânsito os necessários sinais com o pictograma de uma autocaravana, (Doc. 020). Não é admissível que os milhares de autocaravanas que circulam nas estradas nacionais não beneficiem de sinalização rodoviária e que as centenas de infraestruturas de apoio ao autocaravanismo não possam ser localizadas por falta de sinais adequados aliás, contrariamente ao que acontece no resto da Europa. O INPI deverá retirar a concessão da marca, irregularmente atribuída à FCMP.

11. Às autarquias deveria ser recomendada, no seu espaço de jurisdição, a construção de uma ou mais ASA's, seguindo com um modelo normalizado e de acordo com as necessidades locais. Constitui uma forma de promoção turística a custos muito baixos. A oferta destas infraestruturas, aliada a uma boa promoção devidamente orientada, poderá equilibrar de algum modo a assimetria que se verifica com cerca de 80% deste segmento do mercado a encaminhar-se para a costa, nomeadamente para o Algarve. Devemos salientar que esta é uma forma de dinamizar as localidades, nomeadamente na época média e baixa.
12. Nas áreas de serviço das autoestradas a partir de certa dimensão deveria ser exigida a construção de uma ASA. Recorda-se que é uma obra barata que rapidamente é compensada pela despesa induzida aos autocaravanistas que a frequentem.
13. Por razões óbvias a regulamentação que respeite ao autocaravanismo deverá ser elaborada com a participação ou escrutínio das instituições oficiais que o representam, nomeadamente a FPA, sob pena de sair incompleta ou errada.
14. Pelo efeito nocivo que todas estas questões estão a produzir no turismo, na economia e no conceito de país acolhedor que queremos e necessitamos manter, as questões aqui levantadas terão de ser resolvidas com urgência. Depois de todas estas situações serem regularizadas se se entender necessário publicar uma lei que regule o autocaravanismo em todas as suas diversas facetas, esta lei que poderá ser considerada necessária, não poderá desvirtuar nenhuma das considerações que aqui foram feitas. Deverá obrigatoriamente ser preparada com a efectiva colaboração da FPA bem como de outras instituições especializadas (ex. ACAP; ACP; IMT).
15. Em suporte informático entregamos o guião desta nossa exposição e os documentos de trabalho e apoio que nela referimos, com um índice anotado.

Sra. Presidente / Coordenadora. e Srs. Deputados

Procurámos abordar exhaustivamente todos os assuntos. O essencial foi referido. Porventura alguns diplomas legais teriam escapado à nossa análise. Fica a disposição e a disponibilidade da FPA para participar nos trabalhos que certamente se seguirão.

Agradecemos a vossa atenção. Pergunto aos nossos companheiros de delegação se querem acrescentar algo à nossa exposição).

Ficamos à vossa disposição para responder às questões que entendam colocar.

Obrigado pela vossa atenção.

ÍNDICE DE DOCUMENTAÇÃO:

Doc. 000 – Texto guião da exposição feita pela FPA

Doc. 001 – CCDR Algarve – *Caracterização do autocaravanismo na região do Algarve e proposta para definição de uma estratégia de acolhimento* - estudo publicado em 2008 com valores recolhidos no ano de 2007. Apresenta propostas de solução unilaterais e tendentes a apoiar os parques de campismo e equivalentes. Foi objecto de contestação de instituições autocaravanistas que foram ignoradas.

Doc. 002 – Protocolo FPA / CM Alenquer – um exemplo de colaboração.

Doc. 003 – Boas práticas – divulgadas pela FPA em várias línguas e, de forma semelhante, por todas as instituições autocaravanistas credíveis.

Doc. 004 – Questão da segurança - Carta do SEF – ausência de correspondência entre a FCMP e o SEF

Doc. 005 – Resolução do Parlamento Europeu sobre *as novas perspectivas e os novos desafios para um turismo europeu sustentável* (2004/2229(INI)), publicada em 2005, em que se reconhece a importância do autocaravanismo e se recomenda maior qualidade no seu acolhimento (ver, entre outros, os §§ 28 e 30). Participada por Deputados portugueses aparentemente não teve qualquer reflexo no nosso país.

Doc. 006 – Código de Tráfico y Seguridad Vial - Lei espanhola equivalente ao nosso Código da Estrada – ao delegar estabelece limites de actuação – (Ver Pág. 96 - “*Artículo 93. Ordenanzas municipales. 1. 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 (artículo 38.4 del texto articulado). 2. En ningún caso podrán las ordenanzas municipales oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento.”).*

Doc. 007 – Instrucción 08/V-74 de 28 de janeiro de 2008 do Ministério do Interior espanhol - de forma muito clara afirma não existir diferenciação de tratamento entre as autocaravanas e as restantes viaturas. (Ver, entre outros, Pág. 5 - § 3.1)

Doc. 008 – Ofício do ministério do Interior espanhol de 5 de junho de 2008 – reforça e clarifica a Instrucción 08/V-74 de 28 de janeiro de 2008.

Doc. 009 – Aljezur - Regulamento Municipal para licenciamento de Actividades de Campismo Ocasional e Caravanismo. Aplica às autocaravanas bem estacionadas nos termos do Código da Estrada, restrições discriminatórias, com recurso a definições absurdas. Permite aos nómadas aquilo que proíbe aos autocaravanistas!

Docs. 010 e 011 – Nazaré – um exemplo negativo – um documento assinado por apenas 20 dos mais de 10.000 habitantes, de uma dúzia de famílias, suporta uma proposta do executivo que é aprovada na Assembleia Municipal. É uma decisão discriminatória por ser aplicada apenas às autocaravanas. No “abaixo assinado” fazem-se acusações caluniosas que, se fossem verdadeiras, deveriam ser punidas pelas autoridades locais. No Doc. 024 um conjunto de fotos de ruas da Nazaré mostrando a falta de coerência da CM que permite muito mais do que aquilo de que os autocaravanistas são acusados e ainda a “nova”

utilização do espaço onde as autocaravanas estacionavam. Estes “mercados” deixam muito lixo do que as autocaravanas!

Doc. 012 – Acórdão do TC (Acórdão de 28 de junho de 1989, DR 1ª série de 22 de julho de 1989) – declara inconstitucional o n.º 2 do Art.º 81º da Parte III do Regulamento da GNR na parte que viola o Art.º 34º da CRP - inviolabilidade do domicílio. Confirma e reforça a inconstitucionalidade do caso reportado nos Docs. 012 e 013.

Doc. 013 – Um caso de abuso inconstitucional - carta enviada para o MAI - endossado para o ICN - sem resposta.

Doc. 014 - Idem ao Doc. 013 - carta enviada para o Comando Geral da GNR, até à data, sem resposta.

Doc. 015 - COIMAS - ilustra o efeito perverso da aplicação dos POOC. Em muitos locais as coimas discriminam os autocaravanistas em relação à generalidade das viaturas. A aplicação de coimas a estrangeiros tem um efeito negativo e multiplicativo e afasta estes turistas do nosso país. Infelizmente existem muitos mais exemplos.

Doc. 016 - POOC (Burgau - Vilamoura) - RCM 33/99 de 11 de março - Discriminação expressa na Pág. 2240 - Art.º 38 e. Esta discriminação repete-se na generalidade dos outros POOC.

Doc. 017 - Decreto-Lei n.º 309/93 de 2 de setembro. Diploma orientador da elaboração dos POOC's. Este diploma discrimina as autocaravanas. Ver Art.º 5º 2 d).

Doc. 018 - DL310/2002 de 18 de dezembro. Regula o licenciamento de acampamentos ocasionais sem definir o que são. Permite aproveitamento oportunista para publicar regulamentos. Tem de excluir o autocaravanismo – turismo itinerante. Ver Art.º 1º e 18º.

Doc. 019 – Projecto FPA – A FPA publica na sua página <http://www.fpa-autocaravanismo.pt/> um projecto simplificado destinado a dar orientação a quem pretender construir infraestruturas de acolhimento para o autocaravanismo. Estamos sempre disponíveis para ajudar quando solicitados.

Doc. 020 - exemplos de possíveis sinais a legalizar em Portugal

Doc. 021 - carta para INPI - atribuição irregular do registo de sinais. Foi pedida a anulação.

Doc. 022 – Convenção de Viena sobre a sinalização rodoviária *“As Partes Contratantes, reconhecendo que a uniformidade internacional dos sinais e símbolos rodoviários e das marcas rodoviárias é necessária para facilitar a circulação rodoviária internacional e para melhorar a segurança nas estradas, ...”*. Ver Págs. 6984 (2) e 6984(50).

Doc. 023 - Algumas notícias espanholas que ilustram a boa vontade das autarquias na construção de infraestruturas de apoio ao autocaravanismo. Existem muitas outras.

Doc. 024 - Algumas fotografias de ruas da Nazaré. (acampamento selvagem?)

NOTA: a generalidade dos sublinhados e realces são da nossa autoria.