



ASSOCIAÇÃO AUTOCARAVANISTA DE PORTUGAL - CPA

COMUNICADO 2013/006

RELATÓRIO DA COMISSÃO AUTOCARAVANISTA DA FICC

A Comissão Autocaravanista da Federação Internacional de Campismo, Caravanismo e Autocaravanismo (FICC) divulgou um desenvolvido Relatório da reunião realizada em Zadar (Croácia) que pela importância dos temas transcrevemos:

(Tradução livre para português do texto em inglês da Comissão Autocaravanista da FICC)

REUNIÃO DA MOTORCARAVANNING COMMISSION EM ZADAR, CROÁCIA, 19.04.2013

Relatório

Membros da Comissão

João Alves Pereira, Presidente da FICC

Jose I. Gonzalez, Presidente da Comissão e membros: Les Kendrick, Chris Wells, Gianni Picilli, Stan Stolwerk.

Ausente, Gérard Couté não poderia participar da reunião devido à sua agenda.

- **Convidados como observadores**

Jerko Sladoljev, Presidente da Top Camping Pool, Croácia

Jaime Santana, Vice-presidente da Federação Portuguesa

Rui Narciso, Presidente da Associação Autocaravanista de Portugal

Frane Skoblar, Diretor de Zaton Holiday Resort, Zadar, Croácia

O Presidente da FICC e o Presidente da Comissão deram as boas-vindas aos membros do grupo, e também desejaram Stan Stolwerk do NKC, Nederlandse Kampeerauto Club (substituindo o lugar de Willem Helwegen), um futuro próspero na equipe da Motorcaravanning Commission.

Aos convidados foram dadas calorosas boas-vindas e agradecimentos pela participação na reunião.

O Presidente, João Alves Pereira, afirmou que todas as comissões na FICC são importantes, mas a Motorcaravanning Commission é um projeto de alta prioridade na FICC desde o ano de 2005. Ele deu os parabéns à equipe da Comissão pelo trabalho que foi desenvolvido desde o momento que a Comissão foi criada; ele afirmou que o autocaravanismo, mesmo durante este período de crise, revela uma tendência crescente.

ICC (Camping Card International) é o mais valioso cartão camping no mercado e há uma série de projetos que irá reforçar a nossa estratégia para o benefício do campismo caravanismo e autocaravanismo. Este ano é o 80º aniversário da FICC e é o momento para novos empreendimentos a confirmar a nossa liderança; estamos desenvolvendo esforços para e em benefício dos nossos membros. É importante salientar que não somos uma organização comercial, concluiu o Presidente.

Stan Stolwerk, Managing Director da NKC, disse que ele se iniciou em funções 2 meses atrás; é responsável pelo escritório do NKC onde há 30 pessoas trabalhando e promovendo o

autocaravanismo. Ele acrescentou que está disposto a trabalhar em conjunto com a Comissão como uma equipe, porque há uma série de desafios para chegar num futuro próximo.

Jerko Sladoljev, um especialista em campismo, informou que haverá uma possibilidade na criação de Áreas de Serviço ou Áreas de Descanso por toda a Croácia especificamente para autocaravanas, e o governo estará envolvido neste desenvolvimento. As Autocaravanas têm necessidades diferentes o que é bom motivo para uma abordagem diferente, pois que a maioria dos autocaravanistas não gostam de ficar num parque de campismo, considerando que não acham uma boa opção, pois em geral, parques de campismo estão localizados longe de cidades e locais de interesse a visitar.

A respeito de Áreas de Serviço para Autocaravanas e de Parques de Campismo o Sr. Jerko Sladoljev recomendou que a FICC poderia ter um "Certificado internacional" (como um selo de qualidade) para premiar Áreas de Serviço para Autocaravanas e Parques de Campismo; assim, em troca, os campistas e os autocaravanistas beneficiariam com um melhor serviço e descontos de tal acordo.

Antes do início da reunião, os membros da Comissão foram questionados por Jose I. Gonzalez se estariam dispostos a permitir que o **Sr. Rui Narciso, Presidente da Associação Autocaravanista de Portugal**, se dirigisse à Comissão a fim de explicar um problema a respeito do estacionamento de autocaravanas no seu país; como ele mencionou, há uma constante discriminação com medidas arbitrárias ou mesmo ilegais tomadas pelas Câmaras Municipais em algumas regiões de Portugal. Para comparar a sua situação, gostaria de saber se existem casos semelhantes em outros países. Os membros da Comissão unanimemente concordaram e também aceitaram incluir o assunto mencionado na agenda, a ser debatida na próxima reunião.

AGENDA

B carta de condução na UE – atualizando a C1 97 categoria

Em 20 de novembro de 2012, a Comissão Europeia publicou a diretiva 2012/36/EU que altera a diretiva 3ª sobre cartas de condução. Além de algumas melhorias administrativas a Comissão Europeia assinalou pela primeira vez a falta de uma carta privada acima de 3,5 t.

Com C1 97 a indústria europeia de caravanismo foi capaz de suavizar um pouco o limiar de 3.5 t. até agora intocável e que foi até agora a barreira entre o privado (abaixo de 3,5 t) e os usos comerciais (acima de 3,5 t). A Comissão reconheceu que essa categoria C1 é heterogênea e inclui uma grande variedade de veículos.

No entanto, C1 97 difere apenas ligeiramente de C1. Condutores de veículos C1 97 não devem ser obrigados a demonstrar durante testes de condução os seus conhecimentos de regras ou de equipamento ou de determinada legislação aplicável apenas para motoristas profissionais, tais como o tacógrafo digital, regras sobre horas de condução e períodos de descanso, regras de transporte de mercadorias ou de passageiros e regras para o transporte nacional e internacional de mercadorias ou de passageiros.

A nova diretiva resume sob C1 97 os seguintes veículos:

- Veículos para lazer ou uso pessoal (como autocaravanas),
- Veículos de emergência ou de combate a fogos,
- Veículos utilitários, usados para fins profissionais, mas onde a condução não seja a atividade principal do condutor (veículos utilizados por artesãos).

Maioria dos países da UE

- Quando um condutor atinge 70 anos a carta de condução tem de ser renovado e a menos que um exame médico permita o direito original, como mencionado acima, é rebaixado para conduzir apenas nas categorias B e E. Isso significa que o condutor está agora limitado à condução de um veículo não superior a 3 500kg, mas porque a categoria E continua a permitir qualquer peso compatível com o veículo trator o reboque pode ser rebocado.

Um quadro de reboque (A-frame)

Quanto a uma pergunta sobre uma armação de reboque (A-frame), feita numa reunião anterior pelo membro Comissão Les Kendrick, tentando descobrir a razão por que muitos autocaravanistas britânicos ao conduzirem em Espanha com uma autocaravana a rebocar um carro com uma armação costumam ser parados pela polícia e, em muitos casos, eles têm de pagar pesadas multas. A este respeito o presidente tinha escrito a Sra. Maria Seguí, Diretor-geral dos Transportes em Espanha, que comunicou com Siim Kallas, vice-presidente de transportes da Comissão Europeia para encontrar uma solução possível.

Aparentemente a lei quando um reboque é feito de forma tradicional é razoavelmente clara em Espanha ou na Europa. No entanto, um carro atrás de uma autocaravana, num quadro de reboque (A-frame) ou com tipos semelhantes de reboque, a situação não é tão clara.

De acordo com testes, também existem preocupações sobre a capacidade de reverter um carro num quadro de reboque (A-frame), ao usar um dispositivo de travagem de inércia. Reboques travados de forma tradicional podem ser revertidas sem problema, porque eles têm sistemas de auto inversão que impedem que os travões entrem em colapso quando o movimento para a retaguarda é feito. Os carros não têm esse sistema. Isso vai ser muito difícil de conseguir num quadro de reboque (A-frame), usando um dispositivo de inércia.

Além disso, o uso de um quadro de reboque (A-frame) com sistemas de travagem de inércia está sob ameaça de potencial legislação europeia relativa aos reboques, que deverá entrar em vigor em 2014. A nova legislação vai exigir conformidade com apenas o Regulamento de UNECE (United Comissão Económica para a Europa). Este último regulamento só permite sistemas para ser usado em reboques de eixo de centro como caravanas e reboques tradicionais e não carros rebocados como reboques de travagem de inércia.

Infelizmente, como explicou o Presidente da Comissão, não existem soluções fáceis a curto prazo, até que um critério padronizado for aprovado para estes tipos de reboques na UE.

Telemóveis enquanto conduzir

O uso de telefones celulares durante a condução é comum, mas amplamente considerado perigoso. Devido ao número de acidentes relacionados ao uso do telemóvel durante a condução, alguns países consideram a utilização de um telemóvel durante a condução ilegal.

Outros promulgaram leis para proibir o uso do telefone móvel portátil, mas permitem o uso de um dispositivo de mãos livres. Em alguns casos as restrições destinam-se apenas àqueles que são titulares de licença recém-qualificados.

The Medical News Today mostrou que o uso de telefone celular leva a condução mais errática com menos controle de velocidade. Com uma diminuição do controle de velocidade, é mais provável perder o controlo do seu veículo. Além disso, se outro veículo para na frente de você, sem aviso, há uma hipótese de lhe bater.

De acordo com um estudo realizado pelo Royal Automobile Club, em conexão em alguns países europeus, descobriu-se que as pessoas quando conduzem e falam ao telemóvel equiparam-se aos que conduzem intoxicados com o limite de álcool no sangue legal de 0,08%, que é o nível mínimo ilegal em alguns países da UE.

Como sabemos, só podemos recomendar nossos membros para proceder da melhor maneira possível com estas questões. Estamos cientes de que muitos clubes fazem um grande esforço nesse sentido, mas nós não podemos deixar de recomendar aos clubes para continuarem essa política de prevenção.

Perigos do GPS enquanto conduz

- Excesso de confiança

Os membros da Comissão comentaram que um perigo é que as pessoas se tornam muito acostumados a usar o GPS no seu quotidiano. Isso pode ser um problema quando o sistema falha e o usuário fica sem opções; por exemplo, um usuário de telemóvel pode confiar em seu sistema Telemóvel/GPS para se redirecionar, mas pode ficar sem bateria, deixando-o sem qualquer outra forma de orientação. Os usuários também podem colocar muita confiança em seus dispositivos GPS. Outro excesso de confiança na navegação através do GPS podem levar a usuários a ignorar sinais de estrada vitais para de perigos que se aproximem na estrada.

- Rotas inadequadas

Especificamente, os usuários do GPS podem se dirigir para locais que são inadequados; por exemplo, um dispositivo GPS pode dirigir um condutor de uma autocaravana para uma vila com ruas estreitas.

Seguindo a sugestão de João Alves Pereira, a Comissão decidiu produzir um documento com recomendações para uso seguro de **telemóveis e GPS de navegação durante a condução, estacionamento seguro durante a noite (usando uma Área de Serviço para Autocaravanas ou Parques de Campismo, se possível) e o respeito pelo ambiente**; ele estará disponível a pedido no escritório da FICC.

Boas práticas

Os membros da Comissão concluíram que o Autocaravanismo deve ser baseado nas boas práticas. A fim de torná-las eficazes devem ser continuamente promovidas por clubes e federações. Para facilitar a promoção de boas práticas, a Comissão introduziu algumas recomendações.

O “Motorcaravanner’s Ten Top Tips” (Dez Dicas para Autocaravanistas) (os clubes podem usar seu código de boas práticas, se tiverem um) é composto por 10 sugestões individuais (disponíveis a partir do escritório da FICC, se necessário) que são projetados para desenvolver uma boa imagem para o autocaravanismo, um par de exemplos, como segue:

- Proteger natureza e o ambiente – observar a paisagem e os códigos de beira-mar. Mantendo condições como a natureza pretendida, preservamos um precioso passatempo para todos os campistas e amantes da vida ao ar livre.
- Parquear com segurança e com consideração, em especial, garantir que o tráfego não é prejudicado e que a exibição de centros históricos, os monumentos, as atividades comerciais, os pontos de interesse cénico e locais semelhantes pode ser vista e apreciados por outras pessoas.

Informações técnicas sobre autocaravanismo

Nos últimos anos a Motorcaravanning Commission publicou uma quantidade de trabalhos, especialmente folhetos de informações técnicas e documentos com recomendações, disponíveis a pedido no escritório FICC:

- O manual do Autocaravanista
- The Ten Top Tips (Código de Boas práticas)
- Preços de vinhetas (taxas fixas, adotadas por alguns países europeus para circulação de veículos a motor – normalmente obrigatório em alguns Estados)
- Preços de portagens Europeu, principalmente na EU
- Limite de velocidade para autocaravanas na UE
- Zonas de emissão baixas na Europa
- Modelo de Áreas de Serviço de Autocaravanas, plano de instalação mínima ou básica

Les Kendrick, membro da Comissão (item adicionado na ordem do dia como qualquer outro negócio), tinha informado os seguintes dados em relação a novas inscrições de autocaravanas no Reino Unido.

Registo DVLA (Drive & Vehicle Licensing Agency, UK) aumentou dramaticamente nos últimos 3 anos, ele disse:

Novas inscrições	Nº de autocaravanas
Registados em 31 de dezembro de 2010	173.348
Registados em 30 de setembro de 2011, incluindo SORN (Statutory of the Road Notification)	176.938
Registado setembro 2012	202.216
SORN	25.217

DVLA (Drive & Vehicle Licensing Agency, UK) tem vindo a registar, em média, um aumento de autocaravanas novas por ano: **9.000**

Artigos de Autocaravanas

A Comissão decidiu publicar na News Magazine da FICC os pontos de discussão durante as reuniões realizadas pela Motorcaravanning Commission. O objetivo é manter os autocaravanistas atualizados com as últimas informações discutidas pelo grupo que pode ser de interesse para o bem-estar dos autocaravanistas.

Próxima reunião

Uma vez que não houve tempo para discutir uma data para a próxima reunião, a Comissão decidiu continuar por correio electrónico tentar chegar a acordo sobre uma data de reunião entre a última semana de setembro e primeira semana de outubro de 2013.

Jose I. Gonzalez 30 de abril de 2013
The Motorcaravanning Commission, FICC

O TEXTO ORIGINAL EM INGLÊS PODE SER ACEDIDO NO ANEXO A ESTE COMUNICADO

CPA, 07 de Maio de 2013

Pel' A Direção



(Rui Narciso)

Presidente

ruinarciso@cpa-autocaravanas.com

Anexos:1