Projecto Pan-europeu FICC:

Um Novo Conceito de Autocaravanismo

Pela Comissão Técnica de Meio Ambiente, FICC

Este projecto contou com o apoio da Federação Espanhola de Clubes Campistas (Fundada em 1957, membro da FICC desde 1967)

PRÓLOGO

Este projecto está baseado num estudo tendo como fundo a observação da Organização e administração actual do autocaravanismo em vários países. Tem como objectivo final melhorar a nível Europeu novas políticas e compatibilizar as decisões que venham a ser tomadas as federações e/ou os clubes em cada país.

No entanto, este projecto de autocaravanismo só propõe recomendações que procurem um acordo com a futura organização do autocaravanismo na Europa; naturalmente, tendo em consideração o que já foi realizado até esta data; o que se pode fazer no futuro para melhorar e adaptar — como mínimo, num modelo básico — as áreas de serviço privadas, públicas e as dos parques de campismo. Como facilitar aos autocaravanistas uma compreensão mais real de toda a panóplia de sinais existentes na Europa; y, especialmente, como introduzir uma melhor imagem do autocaravanismo.

Estes são alguns dos temas que nos ocuparão ao longo deste projecto.

Também gostaríamos de mencionar o 1º Simpósio Internacional de Autocaravanismo, realizado na Feira de Barcelona, a 7 de Outubro de 2006, que forneceu dados muito importantes para este projecto. Aquele evento especial foi organizado pelo Sr. João Alves Pereira, Presidente da F.I.C.C. e apoiado pelo Sr. Gianni Picilli, Presidente da *Confederazione Italiana Campegiatori.* As federações e clubes da Europa merecem igualmente uma menção especial, pois também contribuíram para este projecto: A.I.T. (*Associação Internacional de Turismo);* F.I.A. (*Federação Internacional do Automóvel); Fédéracion Française de Camping*

et de Caravaning, França*; The Camping and Caravaning Club,* Grã- Bretanha*; S.F. Caravan Club,* Finlândia; *Federaçao de Campismo e Montanhismo de Portugal; Bélgica, Luxemburgo e dos Países Baixos assim como a Federación Española de Clubes Campistas,* Espanha.

Foi, sem dúvida o 1º Simpósio que abriu o caminho e que permitiu a produção das principais conclusões oferecidas pelos oradores, introduzindo assim uma visão clara quanto aos métodos e actuações para o futuro do autocaravanismo.

O 2º Simpósio Internacional de Autocaravanismo, realizado em Vicenza, Itália, a 25 de Outubro de 2007, completou a ronda de conversações com uma visão do autocaravanismo sem precedentes a nível internacional. Este foi organizado pelo Sr. Gianni Picilli, Presidente da *Confederazione Italiana Campeggiatori* e apoiado pelo Presidente da F.I.C.C., João Alves Pereira. Ambos simpósios podem ser referidos como uma excelente experiência; factos e dados tais como estatísticas, a organização do autocaravanismo em França, Itália, Finlândia, Reino

Unido, Portugal e Espanha. Mas, o principal será se formos capazes de valorizar a situação actual e as necessidades do autocaravanismo na Europa. Finalmente, é evidente, que sem a informação acumulada nestes encontros não havia sido possível a elaboração do presente documento.

Por isso queremos expressar o nosso agradecimento a todos os oradores e participantes pela sua contribuição para este projecto.

8, de Maio de 2007

José Iglesias González,

La Comisión técnica y Medioambiental

1 - INTRODUÇÃO AO AUTOCARAVANISMO

1.1 - DESCRIÇÃO DA COMISSÃO TÉCNICA DE MEIO AMBIENTE

• A comissão é formada por cinco membros, incluindo o Presidente.

• O Presidente é nomeado pelo Conselho da F.I.C.C.

• Os outros membros da comissão são nomeados pelo Presidente da F.I.C.C. o Presidente da comissão é aprovado pelo Conselho.

• Três membros da comissão formam quórum.

• A comissão assessoreia a Conselho sobre as alterações nas normas actuais, que possam prejudicar os clubes ou federações membros da F.I.C.C. Também contribui com informação nas mudanças de Normas Internacionais para os clubes e federações.

• Os membros da Comissão elaboram documentos, como o presente, e analisam o seu conteúdo; uma vez alcançado quórum o documento é enviado ao Conselho para sua aprovação, e posterior entrada em vigor.

Na Comissão Técnica de Meio Ambiente estamos a trabalhar por um novo conceito de autocaravanismo. Com o fim de melhorar a imagem actual, o autocaravanismo merece essa imagem favorável que sempre deveria ter tido; mais ainda, desde agora que existem alguns aspectos que necessitam de clarificação tão rápido quanto possível, para o bem-estar de todo o mundo campista.

1.2 - QUE DIFERENÇA EXISTE RELATIVAMENTE AO AUTOCARAVANISMO E PORQUE É QUE OS AUTOCARAVANISTAS NÃO SEGUEM AS REGRAS NORMAIS DO CAMPISMO?

É evidente que, algumas vezes, surpreende a forma como os autocaravanistas utilizam os seus veículos, como também há que admitir que uma minoria faz um incorrecto uso. Mas se prestamos um pouco de atenção às características de uma autocaravana talvez nos ajude a encontrar uma conclusão mais neutral. É muito importante compreender o uso destes veículos, de outro modo **poderá não resultar bem entendido ou até como forma de exclusão**

quando na realidade se se analiza só pode ser considerado como outra instalação de campismo. Mas, certamente, é necessário ser explicado com mais amplitude.

A autocaravana é um veículo completamente diferente, não estamos exagerando se dissermos que revolucionou o mercado; a sua funcionalidade e fiabilidade converteu-a num veículo de fácil manejo, e por essa razão os campistas tradicionais e recém chegados procuram-na incrementando a sua aquisição ano após ano.

A autocaravana combina transporte e poderemos dizer que, para muitos, uma casa móvel com conforto, o que torna este veículo totalmente autónomo, provavelmente, na sua característica mais importante.

A autocaravana, poderá dizer-se, é uma espécie de 'veículo de acção' para um tipo de turismo mais ágil que o tradicional.

Recentemente tem-se definido o utilizador de autocaravanas como «autocaravanista-viajante» pela sua mobilidade e porque pode mudar de lugar rapidamente devido à natureza do veículo; por outras palavras, se deseja mudar de lugar poderá fazê-lo rapidamente porque não necessita de elementos especiais de campismo para acampar.

Mas devemos compreender que esta característica nada tem que ver com o utilizador; **é, essencialmente, uma característica para a qual o veículo foi concebido.**

No entanto, aparte estas características, pode-se afirmar claramente que os autocaravanistas procuram geralmente as mesmas diversões que os outros campistas que praticam distintas formas de campismo; como por exemplo – caravanas, autocaravanas, tendas, etc. –, que se reúnem, em Acampamentos como o Rally F.I.C.C. e muitos outros eventos que têm lugar em diferentes países em cada ano; esta evidência não deixa lugar a qualquer dúvida.

1.3 - COMO ESTÁ O SECTOR DO AUTOCARAVANISMO NOS NOSSOS DÍAS?

Estima-se que o parque total destes veículos na União Europeia alcance o número de 1.700.000, o que potencia, pelo menos, 3.400.000 turistas por ano – assumindo por baixo uma média de duas pessoas por autocaravana –, estes números podem ser superiores; mais ainda, devemos acrescentar que em vários países da União Europeia as estatísticas são muito recentes.

Na página seguinte, a tabela mostra estatísticas referentes ao último trimestre do ano 2006.

EUROPE: Registrations of motor caravans per month
2006

ECF
European Caravan Federation
Secretary General

Country	I. - III. quarter			October			November			December			year		
	2005	2006	change %	2005	2006	change %	2005	2006	change %	2005	2006	change %	2005	2006	change %
Austria	632	637	+0,8	14	24	+71,4	28	16	-42,3	9	5	-44,4	681	681	+0,0
Belgium	1.895	2.015	+6,3	80	81	+1,3	56	51	-8,9	55	100	+81,8	2.086	2.247	+7,7
Denmark	1.379	1.774	+28,6	183	177	+6,6	162	257	+58,8	204	333	+63,2	1.908	2.541	+33,2
Finland	1.322	1.779	+34,6	66	60	-9,1	41	40	-2,4	37	49	+32,4	1.466	1.928	+31,5
France	17.712	20.248	+14,3	812	891	+9,7	920	749	-18,6	1.087	806	-25,7	20.531	22.694	+10,5
Germany	18.298	18.479	+1,0	872	907	+4,0	737	809	+9,8	699	1.040	+48,8	20.606	21.235	+3,1
Italy ***	12.885	12.628 **	-1,8	827	705	-14,8	635	584	-8,0	476	483	+1,5	14.803	14.400 **	-2,7
Netherlands	1.067	1.235	+15,7	23	41	+78,3	14	24	+71,4	9	22	+144,4	1.113	1.322	+18,8
Norway	1.522	2.042	+34,2	90	99	+10,0	55	141	+156,4	45	684	+1420,0	1.712	2.966	+73,2
Portugal	352 *	450	+27,8	38	50	+31,6	30	50	+66,7	30	50	+66,7	450 *	600	+33,3
Slovenia	138	131	-3,7	8	4	-50,0	6	7	+16,7	7	12	+71,4	157	154	-1,9
Spain	1.753 *	1.946 *	+11,0	200	320	+60,0	171	288	+68,4	197	246	+24,9	2.321 *	2.800 *	+20,6
Sweden	1.902	2.240	+17,8	84	167	+98,8	108	52	-51,9	68	67	-1,5	2.162	2.526	+16,8
Switzerland	1.289 *	1.303 *	+2,7	43	43	+0,0	57	57	+0,0	57	57	+0,0	1.428 *	1.460 *	+2,4
UK	8.995 *	9.141 *	+1,6	704	930	+32,1	755	750	-0,7	399	248	-37,8	10.853 *	11.069 *	+2,0
Others	720 *	740 *	+2,8	69	90	+30,4	92	92	+0,0	68	62	-8,8	949 *	984 *	+3,7
Total	71.819	76.786	+6,9	4.093	4.589	+12,1	3.865	3.966	+2,6	3.447	4.266	+23,8	83.224	89.607	+7,7

Sem dúvida, que os resultados são excelentes, as autocaravanas são os veículos que tiveram o maior incremento proporcional de venda, entre os veículos de ócio, em toda a Europa. Este potencial deve ser tomado em conta pelos clubes e federações, mas especialmente pelos organismos de turismo oficiais dos respectivos países.

A França e a Itália são líderes na prestação de serviços a autocaravanas. Só a França tem à volta de 2.500 áreas de serviço, mais de 500 destas áreas condicionadas estão em parques de campismo com serviços básicos — estacionamento, água potável, despejo de águas castanhas e cassete química. Muitas destas áreas são municipais, existindo também nas estradas e em locais privados (incluindo-se aqui as dos parques de campismo).

Em Itália, em 1991 o Parlamento aprovou uma lei que regula o autocaravanismo, a chamada lei Fausti, lei 336/91, assim chamada por o seu promotor, um membro do

Parlamento, se chamar Fausti. Este senhor que na altura era um autocaravanista iniciou grandes manifestações com a convocatória de todos os autocaravanistas de

Itália; como resultado, em várias ocasiões, bloqueou diversas cidades de Itália, em especial Roma, até que finalmente conseguiu seu objectivo.

1.4 - O PERFIL DO AUTOCARAVANISTA

O autocaravanista não é um turista tradicional ocasional ou de época; em geral, viaja todo o ano. O autocaravanista tipo é uma pessoa entre os 45 e os 50 anos de idade. Viaja uma média de 200 dias por ano, distribuídos pelas quatro estações.

O seu poder aquisitivo é médio-alto. Frequenta tanto as zonas de costa como o interior, aumenta as visitas e a actividade do comércio local nas zonas onde são bem recebidos.

Um recente inquérito levado a cabo em França revela que 70% da população autocaravanista é formada por homens de negócios, aposentados e professores. A média dos seus rendimentos anuais ascende a 28.000 euros. O mesmo inquérito refere que, 61% compra, em geral, em supermercados enquanto que os restantes 39% o fazem no comércio local. Um em cada três autocaravanistas visita duas a três vezes por semana um restaurante (fonte: Harris Etudes)

2 - A BOA E A MÁ PRÁCTICA

2.1 - 10 CONSELHOS PARA O AUTOCARAVANISTA a)

Como regra fundamental o autocaravanismo deve basear-se na Boa Prática. Para que seja efectiva, é conveniente a sua contínua promoção por parte das federações e clubes. Para facilitar a promoção da Boa Prática incluímos neste trabalho um folheto informativo: “10 Conselhos do Autocaravanista”, é formado por 10 sugestões individuais que estão feitas de modo a criar uma boa imagem do autocaravanista como a seguir se indica.

1. O uso da autocaravana inclui regras enquanto se conduz, do mesmo modo que o autocaravanista em causa respeita as normas de boa vizinhança com quem está estacionado ao seu lado.

2. Proteja a natureza e o meio ambiente – observa as zonas de costa e zonas de interior – Protegendo as condições naturais mantendo um rigoroso modo de entretenimento para todos os campistas.

3. Estacione com segurança e consideração, não congestionando o trânsito, a visão de qualquer actividade comercial, vistas panorâmicas e centros históricos.

4. Se tem de estacionar em zonas urbanas abstenha-se de fazê-lo em sítios inapropriados, não infringindo as regulações locais e não ocupando os limites exteriores do veículo com material de campismo.

5. As águas sujas e o conteúdo do WC químico (águas negras) devem despejar-se unicamente nos lugares indicados para tal.

6. Se decidir pernoitar, utilize áreas recomendadas: tais como zonas de campismo ou áreas de serviço aprovadas para autocaravanas; em qualquer caso, as zonas protegidas e a sinalização devem ser respeitadas.

7. Quando conduzir em grupo é conveniente que o faça sempre mantendo uma distância razoável entre o veículo anterior e posterior, com o propósito de facilitar a ultrapassagem a outros condutores.

8. Mantenha sempre os animais domésticos presos por uma trela para não causar inconvenientes a outras pessoas.

9. Indique de forma afável a outros autocaravanistas qualquer falha no seu '*modus operandi*' dizendo-lhes que a sua atitude só pode prejudicar a nossa imagem.

10. Recomende as zonas visitadas onde foi bem acolhido, é o melhor apreço de gratidão que os autocaravanistas podem oferecer.

a) Este folheto informativo já foi revisto pela Comissão e está pronto para publicação

Estes 10 Conselhos do Autocaravanista que acabamos deverão ser tidos só como um guia pelo que não se pretende impor de modo algum;
as federações e clubes podem utilizar o seu próprio código de Boa Prática se já o tiverem, ou inclusive publicar um novo, se assim o desejarem.

Em todo o caso, insistimos no facto, de que para além da importância da existência nas federações e clubes dos 10 Conselhos do Autocaravanista ou outro que desejem publicar, mantenham uma difusão constante por todos os meios possíveis, é *um trabalho essencial para que este propósito seja uma realidade.*

2.2 - A MÁ PRÁTICA

Na primeira imagem (veja a próxima figura), um autocaravanista estaciona numa estrada local e descarrega material onde não deve fazê-lo.

O que conta aqui é a atitude. Como pode ver-se, neste outro caso, esta autocaravana está junto com outros veículos num estacionamento, ocupando mais espaço que o permitido. Esta é, essencialmente, parte do que tentamos corrigir. Insistimos que, para corrigir uma situação como esta, devemos insistir na difusão de um folheto de Boa Prática – 10 Conselhos do Autocaravanista – por todos os meios de comunicação possíveis.

Estima-se que a maior percentagem de Más Práticas é devido à falta de informação quando se aluga ou compra um desses veículos. É evidente que este é um motivo de séria reflexão

2.2.1 - Como poderemos atenuar este problema?

Em primeiro lugar deveríamos assegurar que as federações e/ou os clubes estão informados no que diz respeito a este tema assim como os concessionários; defendemos que o folheto da Boa Prática deveria ser difundido a nível nacional com o apoio das autoridades. Ainda teríamos mais algum, se os concessionários se pusessem à disposição de distribuir um folheto informativo da Boa Prática, nos casos de aluguer ou compra de uma autocaravana; seria um considerável avanço.

Procedendo deste modo, seríamos capazes de transmitir esta mensagem tão essencial ao autocaravanista que é o propósito principal destas recomendações.

3 - PROTECÇÃO E MEIO AMBIENTE

O meio ambiente é preocupação de todos

As autocaravanas têm, mais ou menos, um uso similar ao de uma casa. Por isso, o utente de uma autocaravana deve seguir as recomendações de reciclagem: **Papel,**

Plástico, Metal, e Vidro, etc.; como normalmente se faz numa casa. Proteger o meio ambiente é responsabilidade de todos: prevenção e conservação dos recursos naturais – através de reduzir, reutilizar e reciclar. As nossas acções de hoje decidirão a qualidade do mundo de amanhã.

A natureza e os lugares de interesse devem ser protegidos, ainda existem países na Europa, entre os mais importantes, que não têm um claro método legal no que respeita ao meio ambiente.

Reconhece-se algumas vezes a impotência das autoridades para levar a cabo alguma acção legal; em muitos casos este tipo de acções não estão tipificadas, não podendo aplicar nenhum tipo de medida ao infractor. Mas, ao menos, instituições como as nossas podem recomendar com mais afinco do que actualmente se faz uma boa atitude para com o meio ambiente. Devemos cuidar da natureza, pois que este é valor mais importante para um campista.

Seguramente, se insistirmos, a longo prazo obteremos bons resultados.

Cabe destacar que alguns países têm melhores políticas meio ambientais que outros; mas, apesar de tudo, nenhum nos ofereceu uma solução.

O autocaravanismo deve estar em perfeita combinação com o meio ambiente, estes veículos estão preparados para o respeitar.

4 - NORMAS E QUALIDADE DAS ÁREAS DE SERVIÇO

Uma área de serviço deverá ter instalado os seguintes requisitos:

• Espaço para estacionamento de autocaravanas; algumas vezes junto com outros veículos

• Uma grelha para despejo de águas cinzentas; a sua instalação deve estar preparada para que as ditas águas corram, a rede de esgotos sanitários a fim de serem tratadas. Na actualidade isto não sucede em todas as áreas de serviço; as ditas águas cinzentas são enviadas para a rede de esgotos pluviais. Isto contribui, por sua vez, entre outras coisas, para a contaminação dos rios.

• O local de despejo da cassete químico, 'águas negras' – matérias fecais e urina – deve estar provido de uma tampa de inspecção perfeitamente hermética.

• Duas torneiras, uma para água potável que serve para abastecimento da autocaravana e outra para a limpeza da cassete químico e das zonas de despejo utilizadas.

• Geralmente, nas áreas deste tipo é proibido acampar e/ou colocar qualquer objecto que ultrapasse os limites naturais do veículo.

• Algumas destas áreas podem oferecer unicamente o serviço de água potável, despejo de águas cinzentas e despejo de águas negras, (cassete químico); e não permitir o estacionamento.

Muitas áreas de serviço estão correctamente instaladas; mas, como foi dito, não podemos ignorar os defeitos de algumas delas que não cumprem com o princípio básico de higiene nem tão pouco se ajustam às normas meio ambientais.

Estamos certos de que estas recomendações são em benefício de todos os campistas e de entre eles os autocaravanistas.

4.1 Água Cinzenta

A água cinzenta geralmente descompõe-se mais rapidamente que a água negra e tem muito menos nitrogénio e fósforo. No entanto, a água cinzenta contem alguma percentagem de água negra, incluindo patogénicos de várias classes. A água cinzenta reciclada da banheira ou de uma tina de banho pode ser utilizada no sanitário, o que poupa grandes quantidades de água. Muitas experiências têm sido feitas neste sentido por exemplo, na Alemanha e mais recentemente no Brasil. No entanto, a água cinzenta em repouso de um dia para outro, sem tratamento, não pode ser usada para a descarga dos sanitários porque forma maus cheiros e manchas.

4.2 Água Negra

O termo «**água negra**», mais comummente utilizado no plural, á**guas negras**, define um tipo de água que está contaminada com substâncias fecais e urina, procedentes de humanos ou animais. A sua importância é tal que requer sistemas de canalização, tratamento. Sem tratamento ou tratamento indevido, gera graves problemas de contaminação.

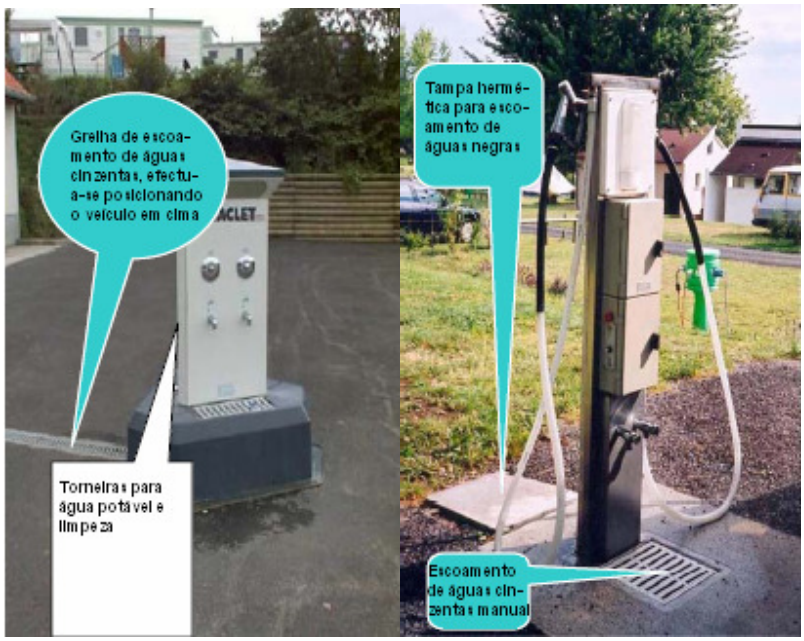
Na página seguinte, exemplo de uma área incorrectamente instalada.

Em algumas destas áreas, como já se mencionou, o despejo de águas cinzentas não está ligado a uma central de tratamento sanitário ou instalação de depuração, nem tão pouco estão vigiadas, pelo menos, por motivos de higiene. Evidentemente, estas são a minoria, já que geralmente estão correctamente instaladas, mas mesmo assim não podemos esconder a realidade de algumas áreas de serviço. Esta é a razão, pela qual, a Comissão Técnica de Meio Ambiente recomenda, um controle regular que garanta as condições básicas das áreas serviço públicas e privadas e nos parques de campismo

.

Sim, fazê-lo é possível, com regulamentos compatíveis e que abranjam os requisitos mínimos na União Europeia. Deste modo, quando se viajar entre vários países comunitários os autocaravanistas e também os caravanistas – em certas áreas são ambos admitidos – não encontrarão surpresas indesejadas.

Na página seguinte, exemplos de áreas de serviço <u>correctamente instaladas</u>



Por outro lado, é importante referir que estas acções não estão dirigidas a por em causa de modo algum o actual funcionamento de tudo quanto se tenha feito até agora; pelo contrário, a ideia é ser mais eficiente no futuro; dever-se-á tomar especial cuidado seguindo parâmetros bem estudados quanto ao desenvolvimento das futuras áreas. Apesar de tudo, os utentes devem estar em perfeita comunhão com o meio ambiente. Instalando áreas de forma correcta contribuiremos para o meio ambiente e o para o cumprimento de uma Boa Prática.

Acções a desenvolver:

Desenvolver um estudo com as infra-estruturas mínimas necessárias para áreas de serviço de autocaravanas, com o fim de que seja encontrado um plano comum para a Europa, contendo directrizes quanto à sua efectividade e compatibilidade com o meio ambiente e com instruções e planos técnicos que possam servir para aplicação na hora de instalar as ditas áreas.

• Deste modo, poder-se-iam estabelecer uma selecção de modelos normalizados para aconselhar na correcta instalação de área de serviço de autocaravanas.

O problema principal, neste momento, é que existem inumeráveis formas de instalar áreas de autocaravanas na Europa. Em consequência, gera-se uma grande perplexidade no que respeita à correcta montagem de una área; devido a esta diversidade de acessórios não homologados, como resultado podem-se continuar a instalar áreas de forma incorrecta e inapropriada.

Na realidade é uma questão de procedimentos mais simples, tornando de um modo mais exequível o cumprimento das normas. Indubitavelmente, no final conseguir-se-á um ganho, para todo o campismo em geral.

5 - SINALIZAÇÃO UNIVERSAL

Geralmente, na maioria dos países existem quatro tipos de áreas de serviço – se bem que não estão oficialmente classificadas – que poderemos chamar do seguinte modo:

• Área de Serviço Pública, as que estão a cargo de autarquias, localidades ou cidades.

• Área de Serviço Privada, tal como seu nome sugere a que pertence a uma entidade privada.

• Área de Serviço em Parque de Campismo, zona de um parque de campismo preparada especificamente para autocaravanas.

• Área de Serviço em Estrada, aquelas que se encontram em zonas de serviço na auto-estradas, vias-rápidas ou estradas principais.

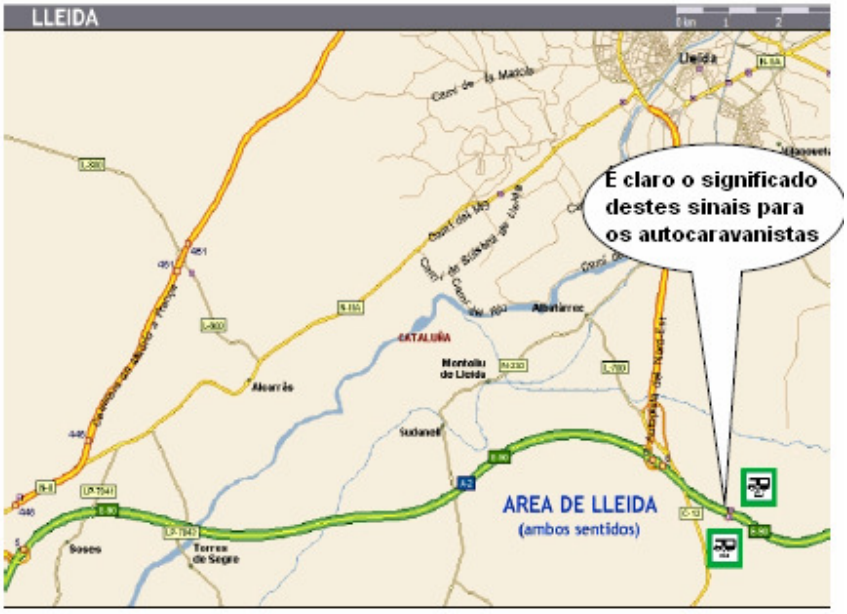
Em certas ocasiões poderão existir áreas de estacionamento para autocaravanas sem nenhum outro serviço.

Na Europa temos um grande número de sinais para o autocaravanismo; frequentemente alguns sinais só são compreendidos pelos naturais dessas localidades. Por este motivo, cremos que a normalização da sinalização a nível europeu seria uma boa ideia.

Aprovando um número definido de sinais, previamente acordados em cada país, que todo autocaravanista na Europa possa compreender e reconhecer facilmente onde quer que vá, independentemente do país que provenha ou da língua que fale, será muito mais fácil circular.

Evidentemente, os sinais mencionados são sugestões; poderão existir, do mesmo modo, outras fórmulas aplicáveis. Mas o mais importante e que aqui nos ocupa, é evitar do melhor modo, a confusão de sinais que não transmitem o verdadeiro significado relativamente aos serviços que oferecem.

Seguem-se alguns exemplos, mas há muitos mais:



Uma das maiores aventuras em questões deste tipo de sinalização é quando se procura um parque de campismo. Excepto em raras ocasiões, não se saberá se o parque em causa é apropriado para autocaravanas – muitos parques de campismo não estão preparados para autocaravanas – até que se tenha lá chegado. Adaptando um sinal convencional com **serviço de autocaravanas no parque** promover o seu uso, facilitando ao mesmo tempo o acesso ao autocaravanista. Acções como esta, podem contribuir para a Boa Prática.

6 - NORMAS BÁSICAS DAS INSTALAÇÕES DE GÁS

Revisões regulares:

• Todos os acessórios de gás devem ser normalizados na União Europeia.

• As instalações de campismo com instalações de gás devem ser sujeitas a uma revisão anual, pelo menos, uma vez por ano.

• Muitos países na Europa não aplicam estas medidas de segurança.

Apesar de que possa parecer estranho ainda existem alguns países na União Europeia que não estabeleceram uma norma regular de revisão de instalações de gás, medida de todo aconselhável para evitar possíveis acidentes. Esta medida de segurança deverá ter prioridade sobre qualquer outra,

especialmente quando se realizam acampamentos e encontros internacionais como o Rally F.I.C.C.

7 - AUMENTO DE PESO MÁXIMO DE 3.5 A 4.25 TONELADAS

Actualmente, em alguns países da Europa reclama-se o aumento do limite de peso para estes veículos -caravanas com veículo tractor e autocaravanas.

A razão para o aumento de peso limite é muito simples: a maioria das autocaravanas quando saem das fábricas podem pesar entre 2.000/2.500 Kg., peso líquido (aproximadamente**,** dependendo do modelo) – tendo em conta que estamos a falar da carta de condução tipo "B" – e este peso é sem os passageiros, material de campismo, roupa e utensílios de cozinha, etc.

Nestas condições, é muito fácil excede o limite de peso. A isto há que acrescentar que o fabricante consegue este peso utilizando materiais muito leves como a "fibra de vidro". Normalmente, as autocaravanas de 3,5 toneladas não podem levar cabina reforçada – como sucede com os automóveis – para evitar excesso de peso. Esta normativa também beneficiará a combinação carro+caravanas.

7.1.1 - Documento publicado pela: European Caravan Federation.

Class B driving license for up to 4.25 ton for motor caravans and car/caravan combinations

The European Parliament has agreed in first reading to a revision of the driving license directive thus allowing holders of class B licenses to drive motor caravans and car/caravan combinations weighing up to 4.25 tons

Kriftel, March 7, 2005

The European Parliament has agreed in first reading to amand the European Commission's proposed third driving license directive. The EP wants to entitle holders of class B licenses to drive motor caravans and car/caravan combinations weighing up to 4.25 tons. The European parliament has thus sent a positive signal to the European caravan industry, whose products are currently subject to a 3.5 ton weight limit owing to class B license restrictions.

On Feb. 23 of this year, the European Parliament agreed in first reading to amand the third driving license directive that would entitle holders of class B licenses to drive motor caravans and car/caravan combinations weighing up to 4.25 tons under the following conditions:

- The car/caravan combinations must be for non commercial use only
- Prescribed weight limits for towed caravans must be adhered to
- The driver is required to take a training course for car/caravan combinations

The proposed directive for car/caravan combinations also applies to boat, horse and other types of trailers.

8 - A COMUNICAÇÃO É A CHAVE PARA UM BOM ENTENDIMENTO

Informação desde os clubes e as federações. É claro que, não podemos generalizar a respeito disto porque existem federações e clubes que oferecem excelente informação aos campistas. No entanto, pensamos que os actuais mal entendidos podem solucionar-se simplesmente se existir mais comunicação:

enviando informação sobre todos os temas actuais sobre o campismo – não só sobre acampamentos –; deste modo, os campistas estariam mais informados sobre tudo aquilo que corresponde aos distintos modos de fazer campismo. Seguramente, que se pusermos um pouco de imaginação há muitas particularidades para explicar sobre a actualidade campista.

Podemos ajudar a passar uma imagem transparente aos campistas sobre a situação actual; até porque, os campistas são a parte mais importante do campismo.

Entendimento entre os campistas e os distintos tipos de campismo. Necessitamos de um bom entendimento entre os campistas e seus diferentes tipos de campismo para a boa administração de clubes e federações. Em primeiro lugar os dirigentes devem contribuir para uma total harmonia entre os distintos tipos de campismo – caravanismo, autocaravanismo e tendas; apesar de existirem uma maioria de um ou outro tipo, todos somos campistas e é na sua variedade que está o maior valor do nosso gosto pelo campismo. Novamente referimos, que não podemos generalizar sobre o referido já que o conflito está centrado numa minoria que necessita de mais explicação, mas que mesmo assim tem o direito de recebê-la e de ser escutado.

Parte deste projecto está dirigido a melhorar e criar melhores relações entre os campistas, independentemente do tipo de campismo que pratiquem, dentro das normas federadas estabelecidas, ou donde queira que provenham.

Com a introdução de um Plano Europeu aplicando as ideias principais deste projecto, entre outras, os países europeus contribuiriam para melhorar e actualizar a ideia existente sobre o autocaravanismo: enfrentando o desafio e a crescente procura do autocaravanismo em todo o continente europeu.

Nenhum país europeu pode permanecer indiferente a este novo desafio. Afectará todos e cada um dos países no continente, especialmente, se tivermos em conta que o autocaravanismo ainda agora começou. Para além disto, também os novos países que agora fazem parte da União Europeia, países que não têm as mesmos normas que os mais desenvolvidos. É nosso dever moral dar-lhes o apoio e assistência, dentro do possível; já que também eles estão incluindo o autocaravanismo no seu turismo. No final será um benefício para todo o mundo campista.

Este tipo de turismo está aumentando ano após ano, tal como demonstram as estatísticas. Consequentemente, se os autocaravanistas têm informação clara nos aspectos recomendados – independentemente da língua que falam ou do país que procedam – a organização do autocaravanismo na Europa, sem dúvida, experimentará um grande avanço.

.

9 - CONCLUSÕES

9.1 - Trabalhar Em Conjunto é a Solução

Trabalhar em conjunto é a solução mais viável, juntando os nossos projectos de modo a fortalecer as nossas decisões a nível nacional e internacional. O autocaravanismo é um assunto comum a todos os europeus. Pensando só em políticas nacionais não chegaremos a parte alguma. A natureza deste tipo de turismo vai para além de estados nações ou fronteiras; por fim, o campista é um cidadão do mundo. Uma estratégia europeia não o privará da sua identidade em nenhum país; pelo contrário, converte-o em mais homogéneo e acessível para todos os europeus.
Seguindo uma política internacional lograremos grandes objectivos que só podem reforçar a actividade do campismo em geral.
Não só o autocaravanismo, mas todo o campismo procura uma nova evidência para um novo desafio no Turismo Itinerante. A Europa necessita de uma nova fórmula, de um desenho mais ágil e eficaz de inter conexão entre as entidades do campismo europeu.

9.2 - O AUTOCARAVANISMO DEVE ACEITAR AS REGRAS DE BOA PRÁCTICA

Por outro lado, é nosso dever promover as condições necessárias se queremos chegar ao bom cumprimento da Boa Prática.

9.3 - DAR RELEVO AO AUTOCARAVANISMO

Temos que pensar numa nação de autocaravanistas como parte do campismo universal em lugar de autocaravanistas de distintos países; isto é o mais sensato, pois é isto que o autocaravanista e o mercado estão procurando, baseado na mobilidade e na natureza do próprio autocaravanismo. Por isso, como instituições campistas, devemos compreender o que está acontecer.
Necessitamos de fortalecer a nossa causa trazendo mais autocaravanistas para junto de nós e mantendo os que temos nos nossos clubes e federações. É peremptório recordar (ainda que pareça evidente) que o autocaravanismo é uma parte importante dos clubes e federações;
É nosso dever fazer com que o autocaravanismo siga, dentro das normas federadas, fazendo parte do mundo campista.

9.4 - COORDENAÇÃO É NECESSÁRIA

• A Comissão Técnica de Meio Ambiente coordenará todos os projectos com as federações ou clubes, se esse for o seu desejo, que tiverem lugar na Europa.

• Também se recomenda a formação de um grupo de apoio que prestará ajuda e conselho sobre temas de autocaravanismo – esta opção será desejável e de grande interesse para o caravanismo –, especialmente nos países que não estão tão desenvolvidos nesta matéria.

9.5 - MANTER O DIÁLOGO COM OS CLUBES NÃO FEDERADOS

Porque é que é importante manter o diálogo com os clubes não federados? Porque não há duvida que o diálogo é o melhor caminho, e que ganhará mais com o diálogo do que com o isolamento; ao mesmo tempo, será muito fácil falar de possíveis projectos. Mas se entretanto não de conseguiu nada, mesmo assim, porque não dizê-lo, ficou uma porta aberta. Acima de tudo o nosso objectivo, já que somos organizações sem fim lucrativo, é procurar o bem-estar de todos os campistas; mesmo que se beneficiem aqueles que ainda não estão federados, sempre existe a possibilidade de algum dia possam vir a estar.

9.6 - COORDENAR A IMPLANTAÇÃO DE ÁREAS DE AUTOCARAVANAS COM A LOCALIZAÇAO DOS PARQUES DE CAMPISMO

Neste ponto temos que reconhecer que o trabalho que está desenvolvendo a FFCC
(Fédération Française de Camping et de Caravaning), que teve uma nova e imaginativa ideia sobre este assunto. Concertou com os parques de campismo um sistema de tripla tarifa com preços oficiais, dependendo da categoria do parque. O plano está funcionando muito bem, os autocaravanistas voltam a ocupar os parques; até ao momento, já aderiram 521 parques ao programa da FFCC.
A seguir apresentamos um exemplo do folheto oficial da FFCC:

COMMUNIQUE DE PRESSE
Février 2007

LE STOP ACCUEIL CAMPING-CAR : UNE FORMULE GAGNANTE !

Mise en place depuis plusieurs années par la Fédération Française de Camping et de Caravaning, la formule « Stop Accueil Camping-car » élargit les possibilités d'accueil des camping-caristes en leur offrant des conditions qui répondent à leurs besoins.

Le Stop accueil Camping-car, une réponse de la FFCC à plusieurs problématiques :

- l'augmentation du nombre de camping-cars (+15% par an en moyenne ces 5 dernières années),
- les difficultés de stationnement
- la grande mobilité des camping-caristes
- l'évolution des mentalités de ces derniers face à l'insécurité qui augmente
- l'optimisation du remplissage des terrains de campings grâce à cette clientèle spécifique

Le Stop accueil Camping-car, plus de 520 terrains partenaires en 2007

- plus de 520 terrains de camping en France ont déjà opté pour cette formule d'accueil.
- ils s'engagent à recevoir TOUS les camping-caristes (dans la limite des places disponibles)
- une signalétique mentionnant la formule est apposée à l'entrée des terrains partenaires en 2007

Le Stop accueil Camping-car, principes simples et tarifs avantageux:

- une nuit en formule étape arrivée à partir de 19 h, départ le lendemain avant 10 h
- un emplacement accessible, plat et sol stabilisé (sol dur)
- un accès aux aménagements : vidoir WC chimique, eaux usées, robinet d'eau propre
- un tarif avantageux : jusqu'à 2* ≤ 8 € / 3* ≤10 €, / 4*≤ 13 €

Les prix indiqués comprennent un camping-car et deux personnes (hors électricité et taxe de séjour). La personne supplémentaire est à 1 € et la gratuité est assurée aux enfants de moins de 7 ans. Au-delà d'une nuit ceux qui souhaitent prolonger leur séjour paient le tarif normal du camping.

Le guide 2007des avantages reprend la liste des 521 terrains partenaires du Stop Accueil camping-car. Destiné à la base aux adhérents de la FFCC qui bénéficient de réductions particulières grâce à leur carte multi avantages, il est également disponible pour tous les camping-caristes puisque la formule « Stop Accueil Camping-car » est ouverte à tous ceux qui souhaitent faire une halte dans un camping.

Diffusé gratuitement sur simple demande, il est également téléchargeable sur le site www.ffcc.fr (rubrique « publications »).

Fédération Française de Camping et de Caravaning
78 rue de Rivoli, 75004 Paris
Tél. 01 42 72 87 20 Fax 01 42 72 70 21
info@ffcc.fr – www.ffcc.fr

Contact Presse
Audrey LEMAIRE > Tél. : 01 42 72 87 20 |
audrey.lemaire@ffcc.fr | www.ffcc.fr

Ao mesmo tempo, devemos reconhecer que alguns países têm melhores políticas que outros; mas ainda, existem dúvidas sobre qual o melhor caminho a seguir, especialmente quando a Europa começa a estar envolvida num crescente e massivo turismo que está ao virar da esquina.
Sem dúvida, que as dificuldades são todavia maiores nos países que se incorporaram nos últimos anos na União Europeia. É do nosso interesse prestar-lhes conselho e apoio.
Mas, sobre tudo, a mensagem principal deve ser que esta é uma tarefa de todos: federações, clubes, autoridades, grupos não federados, plataformas e porque não de grupos de pressão. Será uma grande opção do autocaravanismo para se encontrar racionalidade e compreensão no futuro.

9.7 – O Projecto Europeu em Breve

Para finalizar, recapitulamos as ideias chaves descritas neste documento, e que podem resumir do seguinte modo:
1. ***A Boa Prática:*** responsabilizarmo-nos pelas nossas acções é sinónimo de consideração para com os demais.
2. ***Protecção do Meio ambiente****:* Uma parte essencial para o mundo campista que deve ser cuidada ao máximo.
3. ***Normas e Qualidade das áreas de serviço:*** É parte essencial de bem-fazer e da nova imagem do autocaravanismo.
4. ***Sinalização Universal:*** *será mais fácil e acessível viajar entre os países do continente europeu.*
5. ***Normas Básicas das instalações de gás****:* um valioso critério comum, prevenir hoje para minimizar possíveis riscos amanhã.

6. ***Aumento do Peso Máximo de 3,5 para 4,25 toneladas:*** o aumento de peso para a combinação carro+caravanas e autocaravanas também aumentará a segurança.

7. ***A Comunicação é a chave para um bom entendimento:*** a verdadeira comunicação implica a transmissão de pensamentos, ideias e sentimentos entre uma mente e outra.

8. ***Trabalhar Juntos é a Solução:*** trabalhar juntos é a solução mais viável se queremos combinar os nossos projectos para enfrentar o novo desafio do Turismo Itinerante a nível Europeu.

Em aditamento ao mencionado, devemos recordar novamente o enorme potencial económico quer a nível nacional quer internacional, que estas contribuições poderiam ter no movimento turístico nos respectivos países da União Europeia.

9.8 - QUAL SERÍA O PROCEDIMENTO A SEGUIR A PARTIR DA ANTERIOR PROPOSTA?

Como se verá, o processo não é fácil. Mas, sem dúvida, merece a pena tentar. Não será da noite para o dia, mas se as nossas instituições campistas abrirem o caminho ter-se-á dado o primeiro grande passo para a modernização do autocaravanismo.

1. A primeira decisão seria obter, se for possível, um acordo escrito ou pelo menos verbal para apoiar a legislação a nível europeu. Este ponto é de absoluta

importância se se deseja avançar no processo de obtenção de legislação europeia.

2. O seguinte passo seria abordar os euro deputados, preferentemente dos principais partidos com representação nacional nos respectivos países, com a finalidade de que assumam os princípios do anterior projecto.

3. Uma vez obtido o apoio suficiente por um número de países – se possível de toda Europa, mas não imprescindível – poderia ser apresentado para revisão pela Comissão Europeia.

4. Em qualquer caso, é indispensável que a legislação europeia seja compatível ou, no mínimo, não estando em confrontação directa com as legislações nacionais.

5. Se forem dados todos os passos anteriores, a Comissão Europeia poderá então iniciar a elaboração necessária com o fim de alcançar um acordo; sempre e quando as federações/clubes de cada país traduzam a informação considerada pertinente da legislação nacional actual dos seus respectivos países para três idiomas: inglês, francês e alemão.
Isto é, em síntese, o procedimento inicial que se recomenda seguir para a aplicação deste projecto.

10 - APÉNDICE DE AUTOCARAVANISMO

10.1 - Definição

Uma **autocaravana é** um veículo classificado pelo código de estrada como um automóvel, Normativa Europeia 92/53 – na "Regulación General de Tráfico española" a autocaravana está identificada apenas desde o ano de 2004 – que, inclui mobiliário básico de habitação no seu interior, homologado para ser usado como vivenda durante as viagens. No que se refere ao banho é inodoro e tem um depósito de água limpa de 80 a 120 litros, uma cassete "WC QUÍMICO" cujo recipiente pode conter até 20/25 litros de águas negras, (matérias fecais e urina), este WC deve ser esvaziados em sítios apropriados que vão directamente à rede de esgotos sanitários.
Um exemplo da distribuição interior do mobiliário de uma autocaravana:

A autocaravana é dotada de motor e de um sistema de direcção independente.
Alguns modelos têm níveis de conforto e habitabilidade muito altos. Em alguns países em que uma parte importante da população muda com frequência de trabalho e lugar de residência, como por exemplo nos Estados Unidos, a autocaravana é usada por muitas famílias como residência habitual. O uso turístico das autocaravanas é cada vez maior na Europa.
Na construção de autocaravanas usa-se o chassi de um furgão, sobre o qual se monta célula habitável. Em Itália (e noutros países do mundo) uns dos chassis mais usados é o da Fiat Ducato, que permite a preparação de um veículo cuja massa total não excede os 3.500 kg, o que permite que o conduzam pessoas com carta de condução categoria *B*.
O autocaravanista é auto-suficiente também em zonas não equipadas, porque a sua viatura está equipada com gerador eléctrico, aquecimento e sistema de drenagem. Ao mesmo tempo tem a possibilidade de usar as ligações eléctricas que existam em as zonas de acampamento.
As autocaravanas são veículos que potencialmente necessitam dos parques de campismo, mas não exclusivamente já que existe alternativa nas áreas oficiais e privadas.

10.2 - TERMINOLOGIA E USOS À VOLTA DO MUNDO

• No **Reino Unido** a autocaravana denomina-se como **motorhome or motor Caravan**, ou também como **motorcaravan;** também é utilizado o termo “RV” (siglas de recreational vehicle) ou RVs (no plural) = veículos recreativos; apesar de

este último termo – procedente do anglo-americano – estar a impor-se ainda se utiliza muito menos que o termo motorhome ou motorcaravan.

• Nos **Estados Unidos** os RVs = **recreational vehicles** (veículos recreativos) engloba vários tipos de veículos de ócio: ***autocaravana integral, perfilada, Capucine e o camper; e ainda, a quinta roda*** (ver ilustração no final)***, caravana, caravana híbrida, etc.*** e outras combinações não comuns na Europa.
Também se usa o termo **motorhome** (como no Reino Unido) para denominar a autocaravana.

• Em **França**, utiliza-se a união de dois termos: (mistura do francês-inglês) **"camping-car"**

• No **Japão** também já se adaptou a palavra **"camping-car"**

• Em **Itália,** para denominar a autocaravana utiliza-se o termo **"autocaravana ou camper", (existe uma certa ambiguidade nesta palavra, utiliza-se para denominar igualmente a autocaravana e o camper – veículo de menores dimensões que a autocaravana).**

• Na **Alemanha, o** termo utilizado é muito distinto para classificar este veículo: **"wohnmobil"**

• Em **Portugal,** como em **Espanha** é usado mesmo termo: **autocaravana**

• A palavra **caravanning** em inglês britânico (escrito com um só **n** em francês), significa viajar em caravana ir de férias em caravana; a miúdo, na gíria campista também se utiliza como grupo de caravanas.

10.3 - Classificação das autocaravanas

Existem distintos tipos de autocaravanas:

• **Capucine**: É o tipo mais popular de autocaravana. Caracterizam-se por ter uma cama, de casal sobre a cabine destinada ao condutor, e é onde está a cama de casal, ou seja a de maior espaço.

• **Perfilada**: Diferenciam-se das capucines por não terem a cama de casal sobre a cabine do condutor e onde normalmente surgem um ou vários pequenos armários para guardar objectos. Sem dúvida, que este tipo de veículo é mais estável e aerodinâmico tornando mais confortável a condução.

• **Integral:** estas são as mais aerodinâmicas e manejáveis de todas. A sua configuração e distribuição interior é parecida com o interior de um autocarro – algumas autocaravanas podem igualar em tamanho um autocarro de 12 m. – pois,

que o espaço interior é totalmente utilizado, incluindo a cabine do condutor. Este modelo tem a particularidade de ter só uma cama-dupla, existente na zona superior da cabine, por cima do condutor.

• **Camper**: é um veículo misto com menores dimensões, fabricado sobre
Furgões ditos comerciais; como a autocaravana têm a mesma distribuição de móveis e serviços que uma autocaravana mas de forma mais reduzida; isto também lhe dá uma série de vantagens, passam mais despercebidas e são mais manejáveis que todos os anteriores modelos pela sua reduzidas dimensões. Por este motivo, muitas pessoas decidem-se por este tipo de veículos.

• **Quinta Roda**: é um veículo comum nos Estados Unidos, mas muito pouco utilizado na Europa (não confundir, se bem o sistema utilizado ser parecido, com a 5ª. Roda dos camiões). É um semi-reboque muito mais estável que o reboque tradicional – muito distinto do engate habitual de uma caravana. Como é natural, o veículo tractor deve ser de uma certa potência.
Esta combinação poderá denominar-se como um híbrido que dá como resultado uma combinação entre a caravana a autocaravana.

10.4 - O AUTOCARAVANISMO E O CARAVANISMO NOS ESTADOS UNIDOS

Temos estado a falar de autocaravanas, no entanto, merece a pena falar de outros tipos de veículos de campismo. Nos Estados Unidos e Canadá falam de 'RVs' o que é o mesmo, que dizer, 'veículos recreativos'; neste sentido, a interpretação é diferente: não existe uma diferença como na Europa quando se fala de áreas de serviço porque estas ditas áreas de serviço estão preparadas para todos os veículos de campismo. Por isso vem à coacção colocar alguns exemplos.
Fotos ilustrativas do que acabamos de dizer no final.

Os americanos utilizam estes veículos em muitos casos para viver – alguns de enormes proporções – indeterminadamente e por todo o território nacional; mas, também tem aplicação profissional, uma parte muito considerável de profissionais de todos os ramos utilizam-nos no seu trabalho diário. No general, conta com o apoio da maioria da população; daí o nome genérico "veículo recreativo" para os distintos tipos de autocaravanas, quinta roda, híbridos, etc. Para eles é um modo de vida, um complemento utilizado nalgum momento por grande parte da população como opção para as suas férias ou na sua vida diária.
Uma das últimas novidades nos Estados Unidos e Canadá é uma pequena caravana denominada em inglês "teardrop trailer" (algo como 'reboque lágrima' pelo seu aspecto); originário dos anos 30, está na moda o seu uso para um novo tipo de campismo aventura que começa a ter um certo êxito.

Também há que destacar as facilidades, o conceito de área (distinto dos parques de campismo) nos Estados Unidos é generalizado para todos os veículos de campismo sejam caravanas ou autocaravanas de todos os tipos e medidas.
Surpreendentemente, os preços são muito mais baixos.
É claro que temos ainda, especialmente em certos países, um longo caminho a percorrer quanto ao conceito de área de serviço. Comparativamente, não é exagerado dizer que o sistema actual de campismo na Europa está sobrevalorizado – sem dúvida que, em alguns países bastante mais que noutros – e por isso, quiçá esta na hora de começar a prestar atenção aqueles aspectos de maior importância para o mundo campista.
Na página seguinte, um exemplo de uma área de serviço, similar às que se utilizam nos Estados Unidos, que está em projecto na Itália e provavelmente em algum outro país.
Esta é uma área de serviço que está perfeitamente preparada para todos os veículos de campismo, incluindo autocarros, com cuidados quanto à reciclagem e ecologia, rodeada de jardins e possível zona comercial. É uma filosofia diferente da tradicional em que **não se acampa**; no entanto não entra em competição directa com os parques de campismo. Em qualquer caso, o que isto vem a significar é que mais tarde ou mais cedo este tipo de áreas se implantará na Europa.

Área de Serviço Sustentável

Esta é uma área de serviço sustentável com um conceito moderno de como, algum dia, serão as áreas de serviço; uma filosofia distinta da dos parques de campismo que não está em concorrência directa.

10.5 – Categorias

Figura 1. Autocaravana de gama alta com extensões laterais

Figura 2. Capucine

Figura 3. Integral

Figura 4. Camper

Figura 5. Furgão camper desmontável

Figura 6. Quinta Roda (observe-se que o sistema de reboque do veículo tractor, está mais acima para facilitar a operação, és diferente do reboque habitual e mais estável)

Figura 7. Outro exemplo de Quinta Roda

Figura 8. Mini caravana originária dos anos 30; começa a estar na moda nos Estados Unidos e Canadá, o que eles classificam de 'RVs', veículos recreativos – autocaravanas e combinados, caravanas e híbridos – a procura de novas fórmulas, demonstra até que ponto existe um maior entusiasmo nos EU e Canadá, que na Europa

Figura 9. Outro exemplo de uma mini caravana dos anos 30 adaptada aos nossos dias.

Figura10 e Figura 11. Um exemplo mais do interior-exterior desta curiosa mini caravana – em inglês'teardrop '= lágrima'.

Figura 12 Tipo de autocaravana pouco comum (em inglês 'Toterhome') montada sobre um chassi de um pesado camião comercial. Este tipo de veículo, dada a sua grande potência, pode levar outro reboque ou reboques.

A Comissão Técnica de Meio ambiente