

5

RENT-A-CAR

António Pinheiro*
José Faria Santos*

Resumo

A relativamente escassa bibliografia disponível sobre o tema “rent-a-car” e a falta de conhecimento neste domínio, quer entre operadores turísticos, estudantes e público em geral, proporciona uma boa oportunidade para se divulgarem algumas reflexões sobre este sector, realçando a sua história e a sua importância económica na actividade turística. Referem-se ainda neste artigo alguns dados estatísticos sobre grupos de viaturas disponíveis e sobre preços em vigor actualmente em Portugal, bem como um breve enquadramento legislativo que suporta esta actividade. Este artigo é uma síntese de um trabalho mais vasto apresentado no âmbito da unidade curricular “Sistemas de Transportes Turísticos” no decurso do corrente ano lectivo.

Abstract

The relatively scarce and accessible bibliography on Rent-a-Cars and the lack of knowledge in this domain, between tour operators, students and the public in general, provides a good opportunity to unveil some reflections

*Alunos da Licenciatura em Turismo da ULHT

on this sector, highlighting it's history and it's economic importance in the tourist industry.

Some statistic data on the type of cars and rates available in Portugal are mentioned in this article, as well as a brief note on the laws that support this activity.

This article is a summary of a vaster work presented in the context of the curricular unit «Tourist Transport Systems» during the current academic year.

O aparecimento do rent-a-car

O aluguer de automóveis sem condutor é uma actividade que representa para o turismo receptivo em Portugal uma importante mais valia.

É uma forma generalizada de atrair os turistas a efectuar gastos complementares, além da passagem aérea, do alojamento, das refeições, das compras e de alguma animação, isto no que se refere ao "pacote turístico", promovido pelos operadores turísticos estrangeiros e comercializado pelas extensas redes de agências de viagens retalhistas, praticamente, em todo o mundo, já que o turismo individual ou independente se encontra em acelerada extinção mundial.

Uma das formas de facilitar o crescimento desta actividade será o desenvolvimento de destinos turísticos associados aos respectivos atractivos turísticos responsáveis pela deslocação e pela expectativa da visita.

O "rent-a-car" funciona como facilitador da visita a atractivos sobretudo em locais rurais mais remotos, em especial nas regiões que não dispõem de aeroporto.

O rent-a-car é também adoptado pelos segmentos das viagens de negócios, de reuniões e congressos.

O Aparecimento Do Rent-A-Car

O aparecimento do rent-a-car verificou-se nos EUA que por isso é considerado o berço do aluguer de automóveis sem condutor. Poucos anos após o aparecimento dos primeiros automóveis no mercado norte-americano, por volta de 1910, já alguns empresários viam no aluguer de automóveis sem condutor um negócio promissor, iniciando-se, assim, uma nova indústria. Mas, foi sobretudo nas décadas de 30 e 40 que o aluguer de veículos sem condutor

creceu significativamente naquele país, principalmente a partir da inauguração das estações de aluguer nos aeroportos. As longas distâncias a percorrer num país tão extenso constituíram um incentivo para que se investisse fortemente no fluxo de turistas que pretendiam atravessar os EUA, quer em lazer, quer em negócios.

Logo a seguir à Segunda Guerra Mundial, nos anos 50, várias empresas de aluguer de automóveis sem condutor já estabelecidas nos EUA expandiram as suas actividades para a Europa. No entanto, durante os anos 60 e 70, as empresas europeias também registaram um enorme crescimento, operando no mercado europeu ao mesmo nível que as norte-americanas.

Caso Português

O aluguer de automóveis sem condutor em Portugal nasceu, quase espontaneamente, na década de cinquenta, simultaneamente com a explosão da procura turística internacional mais intensiva pelos destinos portugueses e, também, no seguimento da prática já corrente nos principais países emissores de turismo.

Ainda nos anos 50, imperava o aluguer de automóveis sem distintivo, com condutor bi ou multilingue, para os mais diversos serviços turísticos, desde os transfers à realização de visitas da cidade e de excursões de pequenos grupos, em particular a Sintra, à "Costa do Sol" (como então o Estoril era conhecido), a Setúbal-Sesimbra, ou Óbidos-Alcobaça-Nazaré ou ainda Batalha-Fátima-Tomar (estas já sempre acompanhadas de guia-intérprete e organizadas ou não, por agências receptivas).

As grandes fontes deste fluxo turístico eram assim os passageiros em trânsito dos paquetes estrangeiros que escalavam Lisboa, nas rotas da América do Sul, América do Norte, Mediterrâneo e Norte da Europa, assim como as portarias dos melhores hotéis da época na capital e no Estoril.

Mas foi o forte advento do transporte aéreo e o conceito de que tempo é dinheiro, que fez americanos e europeus aderirem sem reservas ao automóvel alugado sem condutor. Nos anos 50/60, este novo movimento foi caracterizado, essencialmente, por passageiros individuais ou pequenos grupos familiares. Usado como transporte entre o terminal da chegada e o destino, assim como também para todas

as voltas locais, incluindo as deslocações de lazer e de descoberta dos recursos turísticos regionais.

FACTORES QUE DETERMINAM O CRESCIMENTO NO MERCADO

Crescimento económico geral

A alta do euro veio colocar dificuldades à economia europeia e como os EUA têm muitas empresas expostas à procura mundial que beneficiam do ritmo de crescimento global, mesmo que tenham restrições em termos económicos, essas empresas poderão sempre sobreviver com bons resultados, pois a procura mundial, apesar da desaceleração esperada, deverá continuar em níveis aceitáveis impulsionada pela China e pela Índia.

A procura interna tem sido o motor da economia portuguesa no último ano, ocupando o lugar da componente externa. A falta de competitividade das exportações nacionais combinada com um consumo muito virado para produtos importados determina este desequilíbrio. No entanto o contributo da procura interna, agregado que compreende o consumo privado, o consumo público e o investimento, para o crescimento do PIB abrandou ligeiramente no ano transacto.

Os serviços têm sido o único ramo da actividade económica que apresentam um comportamento positivo em termos homólogos. É de notar que este sector já representa 65,1% de tudo o que se produz na economia. Os dados parecem, assim, confirmar que este sector é o mais blindado à crise, já que também é o que sofre menor concorrência externa.

Perspectivas futuras mundiais

Ao contrário da recessão que o sector de aluguer de automóveis sem condutor em regime de curta duração apresenta, nos Estados Unidos da América, na América Latina, na Ásia e na Europa a tendência futura é de crescimento.

A indústria de aluguer de automóveis em regime de curta duração movimentava mais de 20 biliões de dólares e tem mais de 60 milhões de utilizadores.

Existe uma frota de cerca de 2 milhões de veículos nos EUA e mais de 25.000 estações de aluguer. Cerca de 70% dos veículos alugados são frota afecta ao sector terciário.

Também por isso as empresas de aluguer de veículos sem condutor norte-americanas constituem um dos mais importantes clientes da indústria automóvel do mundo.

Segundo elementos estatísticos estimados, o aluguer de automóveis sem condutor na Europa, representa em termos de facturação anual cerca de 10 biliões de euros.

Os principais mercados europeus do aluguer de veículos sem condutor são o Reino Unido, a Alemanha, a França, a Itália, a Espanha e a Holanda, prevendo-se uma evolução no mercado de aluguer de automóveis sem condutor o qual deverá crescer cerca 5,5% em Itália, 4% em França, 3% na Alemanha e 1% a 2% em Portugal. No que respeita ao Reino Unido, a frota de aluguer de veículos sem condutor já ultrapassou 1 milhão.

Situação em Portugal

Em Portugal foi criada a ARAC (Associação dos Industriais de Aluguer de Automóveis Sem Condutor) há trinta e dois anos, sendo a única associação patronal que abrange a totalidade da indústria de aluguer de automóveis sem condutor, nas suas várias vertentes (Aluguer de Curta Duração – ACD, Aluguer de Longa Duração – ALD, Aluguer Operacional de Viaturas – AOV e Aluguer de Veículos de Mercadorias – AVM) congregando cerca de 150 empresas distribuídas por todo o território nacional, a qual efectua recolha, tratamento e divulgação dos dados estatísticos sobre o sector de actividade económica em questão, pelos seus associados e através do seu “site” (www.arac.pt), sendo este sector regulado pelos seguintes diplomas a seguir indicados que dão suporte jurídico à actividade:

- *Portaria n.º 65/93, de 16 de Janeiro* (fixa o número de veículos por categoria na exploração da indústria de aluguer de veículos de passageiros sem condutor).
- *Decreto-Lei n.º 44/92, de 31 de Março* (altera o artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 354/86, de 23 de Outubro).
- *Decreto-Lei n.º 373/90, de 27 de Novembro* (altera os artigos 9.º, 11.º, 12.º, 21.º, 27.º e 30.º do Decreto-Lei n.º 354/86, de 23 de Outubro).
- *Decreto-Lei n.º 15/88, de 16 de Janeiro* (estabelece o regime jurídico do exercício da indústria de aluguer de veículos automóveis de mercadorias sem condutor).

- *Decreto-Lei n.º 354/86, de 23 de Outubro* (estabelece as normas relativas ao exercício da indústria de aluguer de veículos automóveis sem condutor).
- *Decreto Regulamentar n.º 41/80, de 21 de Agosto* (cria um regime especial de licenciamento para veículos ligeiros de passageiros afectos a transportes de aluguer de carácter turístico).

Entre 1996 e 2006 verificou-se um decréscimo de cerca de 21% no número de trabalhadores desta actividade, exceptuando um crescimento acentuado entre 1999 e 2000 (8,76%) continuando a crescer até 2001. Consequentemente, o número de empresas apresentou o mesmo comportamento, tendo sido o seu crescimento, em igual período, de 5,9%, conforme quadro seguinte:

N.º de Trabalhadores

Membros da ARAC										
1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
2670	2599	2572	2524	2745	2780	2650	2590	2490	2385	2109

N.º de Escritórios

Membros da ARAC										
1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
873	864	868	862	883	901	893	889	879	853	821

O número de *veículos ligeiros de passageiros* respeitantes a membros da ARAC cresceram 56,8% no período de 1995 a 2006, verificando-se uma maior incidência entre 1999 e 2000, cujo crescimento foi de 22,09%. De salientar os decréscimos nos anos de 1998 e 1999 (8,3%) e nos anos de 2002 e 2003 (8,32%).

A nível do total nacional verificou-se um aumento de 49% em igual período, evidenciando-se apenas o período de 1999-2000, cujo crescimento foi de 14,52%.

Respeitante aos *veículos ligeiros de passageiros*, membros da ARAC, durante o período de 1996 a 2006, assiste-se a um crescimento no investimento até 2001, tendo diminuído a partir de 2002. Já a facturação cresceu quase sempre no mesmo período, cerca de 95%, em paralelo com o aumento dos contratos efectuados (63,1%).

A distribuição do negócio de aluguer de curta duração respeitante aos *veículos ligeiros de passageiros*, refere que os clientes individuais (não turismo) entre Agosto e Dezembro duplicaram; as pessoas colectivas dos sectores

público/privado variam entre Agosto e Janeiro apresentaram o mesmo crescimento, sendo que o sector privado é responsável por cerca de 70% da referida distribuição; os clientes do turismo oscilam entre 43% em Janeiro e 67% em Agosto, sendo os turistas provenientes do Reino Unido quem mais utiliza este serviço, apresentando uma média anual de 38,25%, seguido da Alemanha com 20,9%.

Preços médios de aluguer de curta duração

Cada vez mais os turistas tomam as suas decisões de compra através do recurso à Internet.

O mercado da oferta via internet proporciona ao consumidor/potencial melhor conhecimento e uma maior capacidade de selecção e escolha sobre o produto ou serviço.

No ano de 2006, as viaturas por grupos mais alugadas no nosso país, bem como os respectivos preços médios praticados, indicam-nos que no segmento da gasolina, o *grupo C* (económico com ar condicionado) é o mais solicitado face à qualidade/preço; no que concerne aos automóveis a diesel evidencia-se o *grupo P* (compacto com ar condicionado) em virtude de se constituir como um pequeno familiar já com algum nível de conforto; relativamente aos *grupos M* (intermédio) e *L* (executivo) pertencentes ao sector dos automáticos, não são muito solicitados no nosso mercado, contrariamente ao mercado americano, sendo a sua utilização semelhante; já o sector dos monovolume (*grupo S*) verifica uma elevada procura pelas suas características familiares; e, por último, no segmento dos comerciais os *grupos 1* e *3* revelam-se os mais utilizados, o primeiro por razões utilitárias e o segundo com maior capacidade de carga (viaturas médias), fundamentalmente para o serviço de mudanças.

O quadro a seguir mostra-nos as oscilações nos preços dos grupos mais alugados, ao longo do ano de 2006.

Preços dos grupos mais alugados

Grupo \ Mês	Mês											
	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
C	29	46	29	28	29	30	30	30	30	30	30	30
P	59	56	61	61	60	62	62	62	62	62	62	62
M	81	75	79	80	80	80	80	80	80	80	80	80
L	115	103	115	115	115	115	115	115	115	115	115	115
S	105	77	106	104	105	105	105	105	105	105	105	105
1	26	31	27	27	228	28	28	28	28	28	28	28
3	49	51	50	51	51	50	50	50	50	50	50	50

Considerações finais

Para a melhoria da actividade de rent-a-car em Portugal é necessário que os órgãos do poder encarem esta actividade como determinante para o turismo, uma vez que é o primeiro componente da oferta turística com o qual o visitante no nosso país contacta.

Torna-se cada vez mais urgente a realização de melhores campanhas de promoção turística externa destinadas especialmente à captação de mais turistas dos segmentos de qualidade, para quem o automóvel de aluguer é, efectivamente, uma mais valia indispensável.

Ao nível do turismo interno, importa que os órgãos públicos do turismo promovam o rent-a-car, incentivando o nosso mercado a recorrer aos transportes públicos para as grandes deslocações e ao automóvel de aluguer para as visitas locais ou regionais, particularmente na Madeira e nos Açores.

O apoio institucional é também necessário e urgente de modo a proporcionar o debate dos problemas levantados, periodicamente, por algumas directivas da União Europeia, as quais, salvo raras excepções, protegem tendencialmente os países da Europa Central e do Norte.

É também imperativo que se criem apoios à formação profissional específica para aumentar a produtividade das empresas do sector e para acompanhar a concorrência europeia, em termos de qualidade, gestão operacional, tecnologias de informação, marketing e promoção, atendimento e vendas.

Será de referir também e como nota final, que deverá ser feito um esforço por parte dos órgãos públicos ao nível

da segurança, no que respeita ao roubo de viaturas. Este fenómeno tem alastrado nos últimos tempos, causando às empresas avultados prejuízos que têm aumentado de ano para ano.

Mesmo assim as perspectivas neste sector apontam para uma evolução positiva de um mercado cada vez mais exigente, baseado na qualidade e na satisfação das necessidades dos clientes, havendo, contudo, uma forte dependência de factores externos influenciadores dos níveis que se pretendem atingir.

BIBLIOGRAFIA

Elementos estatísticos, fonte: ARAC – Associação dos Industriais de Aluguer de Automóveis sem Condutor

Elementos estatísticos, fonte: Europcar (Gabinete de Relações Públicas)

www.airbus.com

www.bp.com

www.turismodeportugal.pt