



## **Grupo de Trabalho – Sector Automóvel**

---

**Comissão Parlamentar de Economia e Obras Públicas**

**16-Janeiro-2014**

**1. AFIA**

**2. INDÚSTRIA PORTUGUESA DE COMPONENTES PARA AUTOMÓVEIS**

**3. OPORTUNIDADES PARA INDÚSTRIA DE COMPONENTES**

**4. ENTRAVES AO CRESCIMENTO DAS EMPRESAS**

# 1. AFIA

2. INDÚSTRIA PORTUGUESA DE COMPONENTES PARA AUTOMÓVEIS

3. OPORTUNIDADES PARA A INDÚSTRIA DE COMPONENTES

4. ENTRAVES AO CRESCIMENTO DAS EMPRESAS

## AFIA – Associação de Fabricantes para a Indústria Automóvel

### MISSÃO:

Associação portuguesa que **congrega e representa**, nacional e internacionalmente, os fornecedores para a indústria automóvel

### VISÃO:

Dinamizar a competitividade das indústrias ligadas ao sector:

- ➔ **sendo** o seu porta-voz junto das autoridades industriais e públicas e os *media*, tanto em Portugal como no estrangeiro;
- ➔ **estabelecendo** encontros que permitam a troca de informação e o estreitamento de relações entre os vários parceiros envolvidos;
- ➔ **fomentando** actividades com vista ao aumento de competência e apoiando a internacionalização das empresas.

- ➔ **1979** – Fundação da **AFIA – Associação de Fabricantes para a Indústria Automóvel**, como Associação sem fins lucrativos;
- ➔ **1979** – Membro da **CLEPA – European Association of Automotive Suppliers**, sediada em Bruxelas;
- ➔ **1999** – Co-fundador do **CEIIA – Centro para a Excelência e Inovação na Indústria em Portugal**;
- ➔ **2009** – Parceiro do **Pólo de Competitividade das Indústrias da Mobilidade**;
- ➔ **2011** – Membro da **CIP – Confederação Empresarial de Portugal**.

➔ **O papel das Associações na organização da Economia:**

**As instituições públicas e organismos do Estado deveriam eleger as associações como seus interlocutores privilegiados, em lugar das empresas individuais. Infelizmente verifica-se com frequência o inverso, com o risco de se tomarem decisões que podem:**

- Carecer duma visão global sobre o impacto de certas decisões sobre todo o sector;**
- Omitir aspectos que poderiam valorizar as decisões e otimizar o seu impacto;**
- Favorecer uma empresa em detrimento doutras, criando injustiças;**
- Distorcer a concorrência em favor das empresas maiores e mais influentes.**

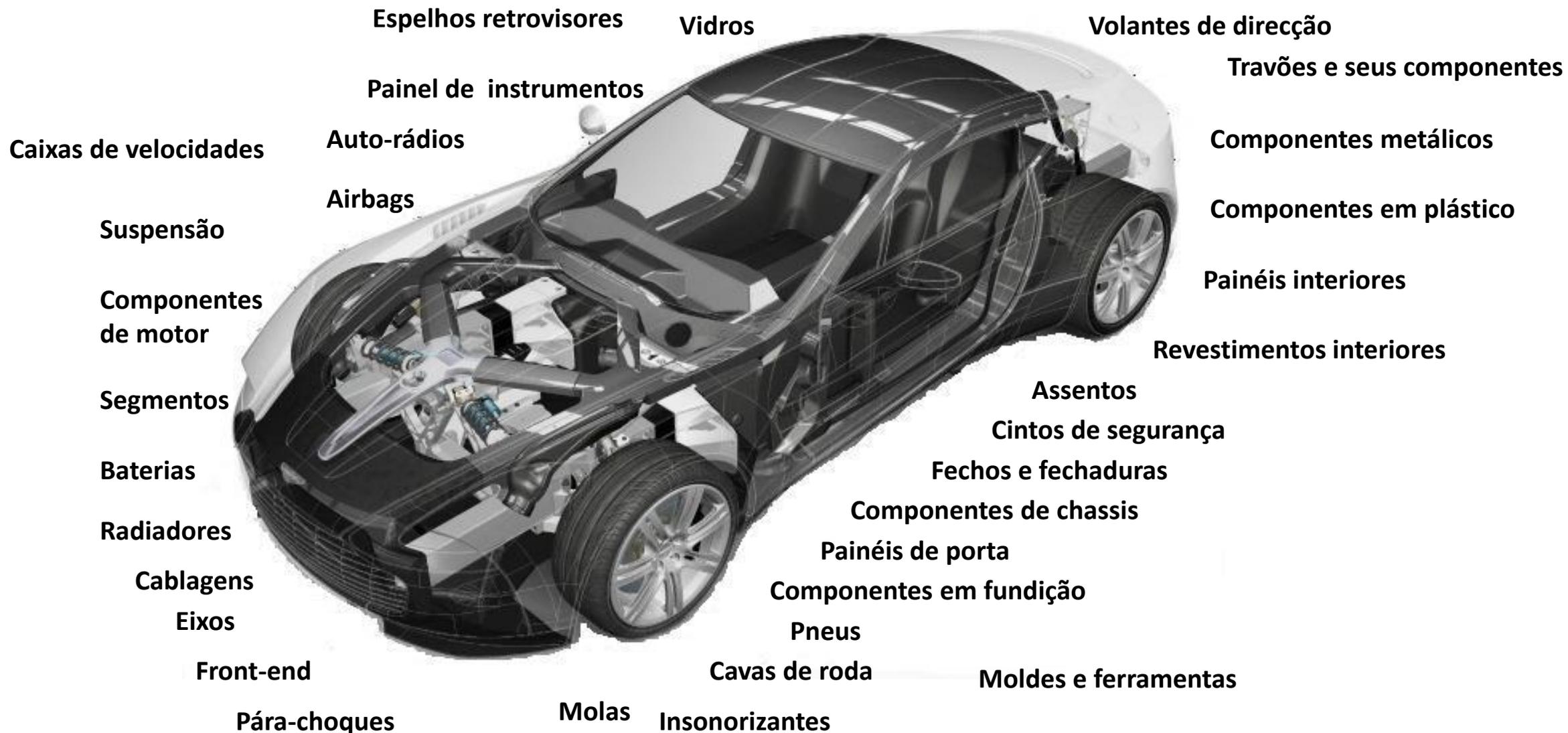
1. AFIA

**2. INDÚSTRIA PORTUGUESA DE COMPONENTES PARA AUTOMÓVEIS**

3. OPORTUNIDADES PARA A INDÚSTRIA DE COMPONENTES

4. ENTRAVES AO CRESCIMENTO DAS EMPRESAS

### COMPONENTES PRODUZIDOS (exemplos)



### TECNOLOGIAS DOMINADAS (exemplos)

#### Metalomecânica

- Corte e conformação chapa
- Estampagem
- Extrusão
- Fundição injectada
- Laminagem
- Maquinagem
- Moldagem
- Montagem
- Quinagem
- Soldadura
- Torneamento
- Tratamento térmico
- Trefilagem

#### Tratamento de superfícies

- Cromagem
- Galvanização
- Pintura
- Revestimentos
- Zincagem

#### Outros

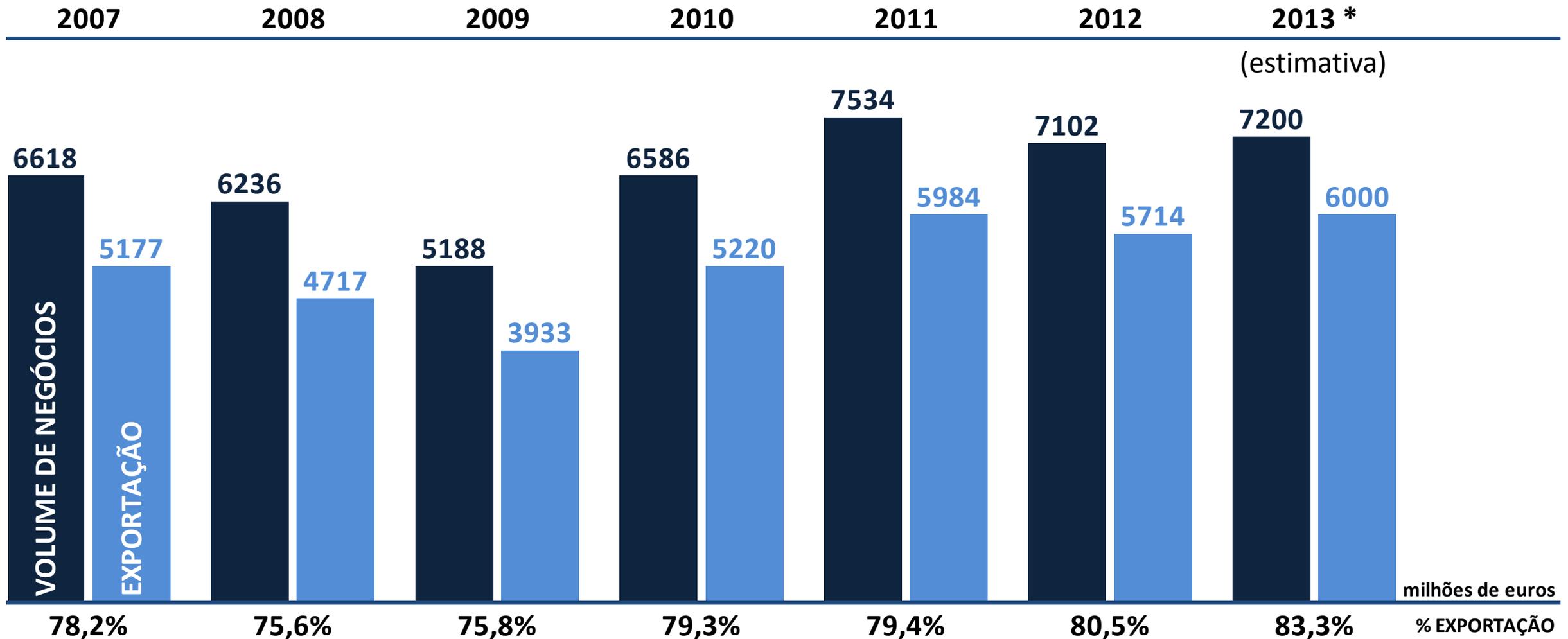
- Colagem
- Fabrico e corte de tecido, costura
- Curtume, tingimento
- Injecção de borracha
- Injecção de plásticos
- Montagem

### POTENCIAL DA INDÚSTRIA DE COMPONENTES

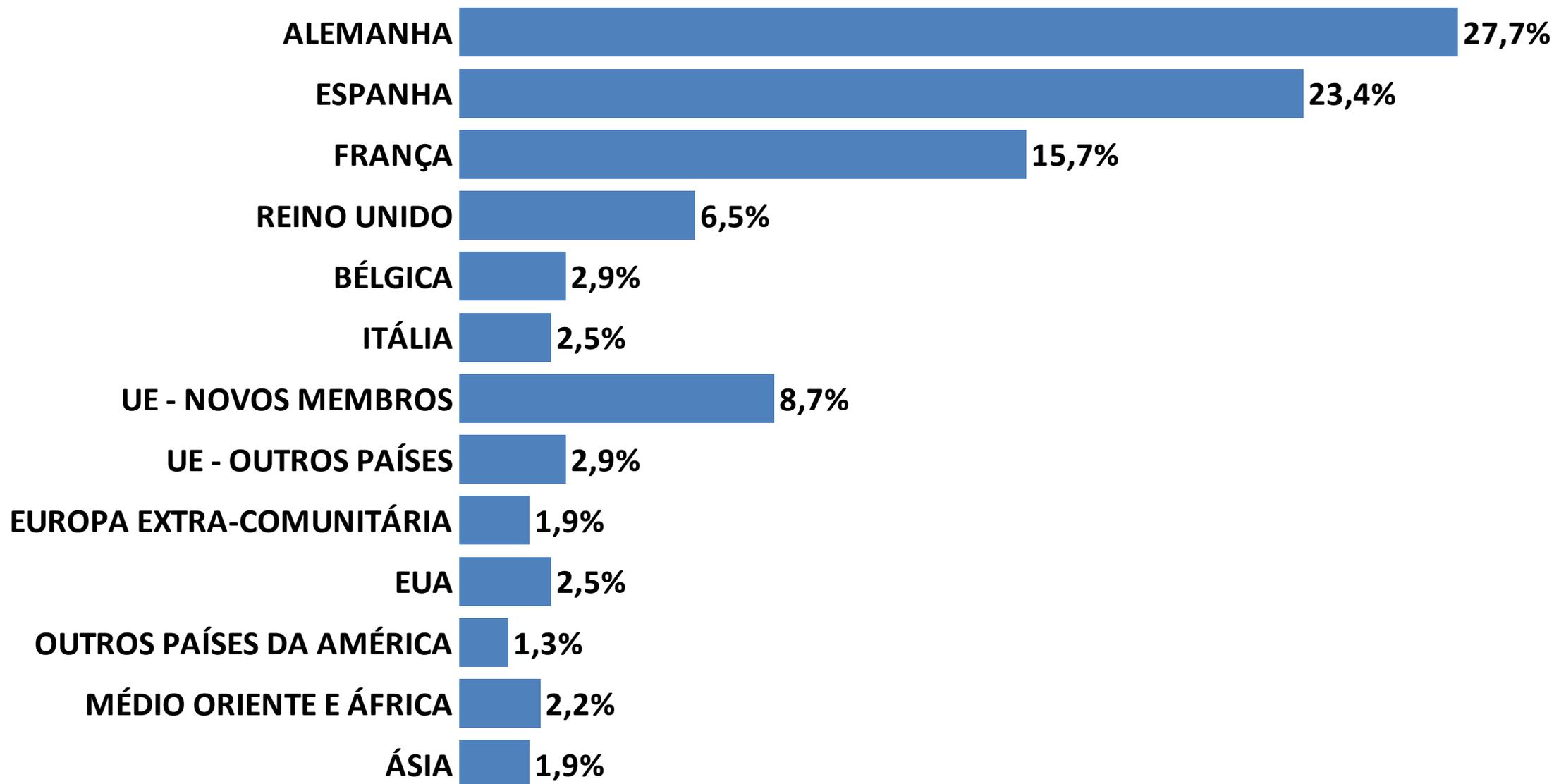
**Apesar dum mercado automóvel europeu em quebra, as empresas da indústria automóvel em Portugal têm-se desenvolvido bem graças a:**

- ➔ Boa capacidade de adaptação da mão-de-obra**
- ➔ Bom posicionamento no mercado internacional nalguns segmentos**
- ➔ Certificação a nível da gestão de qualidade**
- ➔ Competência técnicas**
- ➔ Historial exportador**
- ➔ Existência de focos de cooperação entre empresas, universidades e centros de I&D**
- ➔ Localização privilegiada de entrada e saída para outros mercados, fora da UE**

### VOLUME DE NEGÓCIOS E EXPORTAÇÃO



### DESTINO DAS EXPORTAÇÕES



## CLIENTES FINAIS (algumas referências)



### A importância da indústria automóvel na economia portuguesa (2012)

		MOLDES E FERRAMENTAS	COMPONENTES AUTOMÓVEIS	PRODUÇÃO AUTOMÓVEL	VENDAS INTERSEGMENTOS (ELIMINAÇÕES)	INDÚSTRIA AUTOMÓVEL
<b>VOLUME DE NEGÓCIOS</b>	milhões euros	410	7.102	2.487	-1.428	8.571
<b>EXPORTAÇÃO</b>	milhões euros	370	5.714	1.877		7.961
<b>EMPREGO</b>	nº	5.400	41.900	5.100		52.400
<b>EMPRESAS</b>	nº	±150	±200	5		350

PESO		MOLDES E FERRAMENTAS	COMPONENTES AUTOMÓVEIS	PRODUÇÃO AUTOMÓVEL	VENDAS INTERSEGMENTOS (ELIMINAÇÕES)	INDÚSTRIA AUTOMÓVEL
<b>PIB</b>	%	0,2	4,3	1,5	-0,8	5,2
<b>EXPORTAÇÕES DO PAÍS</b>	%	0,6	8,9	2,9		12,5
<b>EMPREGO INDÚSTRIA</b>	%	0,7	5,6	0,7		7,0
<b>TRANSFORMADORA EMPRESAS INDÚSTRIA TRANSFORMADORA</b>	%	0,21	0,28	0,01		0,49

1. AFIA

2. INDÚSTRIA PORTUGUESA DE COMPONENTES PARA AUTOMÓVEIS

**3. OPORTUNIDADES PARA A INDÚSTRIA DE COMPONENTES**

4. ENTRAVES AO CRESCIMENTO DAS EMPRESAS

**A indústria de componentes em Portugal tem forte potencial de crescimento, por:**

- ➔ Aumento da penetração no mercado ibérico, aproveitando a forte implantação de construtores no território espanhol e seu planeado crescimento.**
- ➔ Maior incorporação nacional dos veículos fabricados em Portugal, nos próximos modelos a ser lançados pelos construtores aqui presentes.**
- ➔ Novo investimento directo estrangeiro em Portugal, que crie novos mercados.**
- ➔ Ascensão na cadeia de valor, associada ao fornecimento de sistemas e módulos.**
- ➔ Aproveitamento de nichos de mercado como aeronáutica e veículos eléctricos.**
- ➔ Cooperação entre empresas.**

1. AFIA

2. INDÚSTRIA PORTUGUESA DE COMPONENTES PARA AUTOMÓVEIS

3. OPORTUNIDADES PARA A INDÚSTRIA DE COMPONENTES

**4. ENTRAVES AO CRESCIMENTO DAS EMPRESAS**

### ➔ Energia (electricidade, gás, combustíveis líquidos)

**Os custos energéticos em Portugal são em geral bastante mais elevados do que na média dos países nossos concorrentes directos.**

**O custo da energia afecta os custos de transformação e a competitividade das empresas, nalgumas actividades duma forma muito sensível.**

### ➔ Logística

**Os custos de transporte de e para a Europa acentuam o efeito de Portugal como país limítrofe e conseqüentemente afectam a sua competitividade e atractividade.**

- **Referimo-nos aos custos logísticos para a Europa, por ser naturalmente o nosso grande mercado.**
- **Isto porque se olharmos para exportações para destinos fora da Europa, Portugal estará numa posição central.**
- **No entanto esses não são os mercados alvo das nossas produções e exportações porque a capacidade produtiva está instalada nesses próprios destinos (EUA, China, Brasil, por exemplo).**

### ➔ Flexibilidade laboral

**No sector automóvel são frequentes as variações súbitas de volumes, que não se podem compensar através da variação de stocks de produto acabado nem de mercados alternativos para os produtos.**

**A indústria precisa de instrumentos capazes de responder em tempo útil a flutuações de actividade por vezes imprevistas, súbitas e muito relevantes.**

**Apesar de recentes alterações que têm contribuído positivamente para o aumento da flexibilidade, a legislação portuguesa continua a ser mais rígida do que a maioria dos países com quem concorreremos.**

### ➔ Recursos humanos

**Falta de quadros técnicos intermédios. Há operadores e quadros superiores, mas técnicos intermédios não existem, tendo que ser formados pelas empresas.**

**As carências que ainda subsistem, em termos de falta duma formação orientada para as necessidades reais das empresas, obriga estas a um investimento substancial e contínuo na formação dos seus colaboradores.**

**Os cursos técnicos, a formação dual com participação das empresas e uma formação mais prática do que teórica são reivindicações antigas de toda a indústria.**

### ➔ Financiamento

**A indústria automóvel necessita permanentemente de investir na sua área produtiva, sendo o início do retorno ao investimento por regra desfasado em mais de um ano e relativamente lento.**

**Esta situação não é compatível com restrições e custos de financiamento elevados decorrentes da actual situação das finanças públicas portuguesas.**

### ➔ Fundos estruturais – Quadro Comunitário de Apoio

Os critérios de elegibilidade são, em muitos casos, subjectivos e têm penalizado as candidaturas da indústria transformadora.

O fabrico de componentes para automóveis é uma indústria transformadora e de capital intensivo, tendo necessidade de uma constante modernização através de novos equipamentos produtivos.

Estes nem sempre são considerados aquando da aprovação das candidaturas pelos organismos públicos responsáveis pela gestão destes programas.

### ➔ **Burocracia, regulamentação e sua aplicação**

**As empresas em Portugal continuam a ser obrigadas a suportar elevados custos para cumprimento duma multiplicidade de obrigações legais e administrativas.**

**O excesso de regulamentação e sua constante mutação é um fardo para as empresas.**

**Ocasional excessivo zelo na aplicação de regulamentação comunitária.**

**Frequente interpretação demasiado zelosa de regulamentos, com critérios demasiado apertados, atendendo mais à letra e à forma do que ao espírito da regulamentação.**

### ➔ Justiça

**As permanentes alterações legais, a frequente má qualidade e irrealismo das leis, a sua irregular aplicação pelos tribunais, a imprevisibilidade decorrente de leis ambíguas, a proliferação de juízes sem preparação nem conhecimentos sobre a realidade das actividades económicas, a inaceitável lentidão processual e o decorrente descrédito sobre o sistema judicial continuam no seu conjunto a ser**

- **o maior travão ao desenvolvimento económico e**
- **um elemento dissuasor do investimento, nomeadamente estrangeiro.**



*ASSOCIAÇÃO DE FABRICANTES PARA  
A INDÚSTRIA AUTOMÓVEL*

Rua Pinto de Aguiar, 281, R/C PT 4400-252 Vila Nova de Gaia

T +351 226 172 668 | F +351 226 101 877 | [info@afia.pt](mailto:info@afia.pt) | [www.afia.pt](http://www.afia.pt)