



COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

RELATÓRIO DA VISITA DE TRABALHO À AUTOEUROPA



10 DE NOVEMBRO DE 2010
SUMÁRIO



COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

1. Introdução
2. Composição da Delegação
3. Visita
4. Conclusão

1. INTRODUÇÃO

Nos termos da alínea f) do n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações (COPTC) realizou-se a visita de trabalho à Volkswagen Autoeuropa, no âmbito dos poderes de fiscalização parlamentar em matérias concernentes à segurança rodoviária.

A visita em apreço insere-se no propósito de conhecer os meios de segurança adoptados pela Autoeuropa na construção de veículos.

A visita à Volkswagen Autoeuropa ocorreu no dia 10 de Novembro, entre as 9h e 45m e as 12 h, na Quinta da Marquesa, 2954-024 Quinta do Anjo.

2. COMPOSIÇÃO DA DELEGAÇÃO

A comitiva parlamentar era composta pelos Senhores Deputados Jorge Fão (Vice-Presidente da Comissão), Horácio Antunes (GP-PS), Luís Gonelha (GP-PS), Carina Oliveira (GP-PSD), Hélder Amaral (GP-CDS/PP), Nuno Magalhães (GP-CDS/PP) e Heitor de Sousa (GP-BE).



COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

3. VISITA

Após os necessários contactos com a Volkswagen Autoeuropa esta empresa apresentou o seguinte programa de visita:

09h30 Sessão de Boas-Vindas aos Deputados pelo Conselho de Gerência:
Director-Geral, Eng. António de Melo Pires
Director de Recursos Humanos, Finanças e Tecnologias de
Informação, Eng. Jürgen Hoffmann

Visita guiada à fábrica pelos responsáveis das áreas:

10h15 Nave das Prensas
10h25 Nave das Carroçarias
11h05 Quadro da Pintura
11h10 Nave da Montagem Final

12h00 Fim da Visita

A visita iniciou-se com uma reunião entre os Senhores Deputados e o Senhor Director-Geral da Fábrica Volkswagen Autoeuropa, Eng. António de Melo Pires o qual fez a apresentação da empresa, deixando as questões relacionadas com as características de segurança, dos veículos ali produzidos, para o momento da realização da visita.

O Senhor Eng. Melo Pires efectuou uma apresentação de toda a empresa, desde o seu nascimento em 1991, envolvendo um investimento total de 1.970



COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

milhões de euros, até às grandes questões e desafios da empresa no presente e no futuro.

Designadamente, apresentou:

- Uma breve cronologia da actividade da Autoeuropa, em que até 2005 se produzia um único modelo, sendo que a partir de 2006 se passaram a produzir três modelos de veículos;
- A evolução do volume de produção entre os anos de 2005 a 2009;
- A descrição do mercado de destino da produção, destacando-se a Alemanha, o Reino Unido e Portugal e acrescentando que a China poderá vir a tornar-se um grande comprador dos modelos Sirocco e Xaran;
- O ponto de viragem em 2006, sendo que de 1995 a 2005 a aposta recaiu sobre os MPV (monovolumes) passando em 2006 a abranger não só a produção dos MPV (VW/Seat), Eos e Sirocco;
- Os alvos do investimento entre 2008 e 2010, num total de 541 milhões de euros, que se focam: num sistema de produção flexível (um conceito de uma linha única de produção para a fabricação de quatro produtos diferentes, situação que traz grandes vantagens ao nível do controlo da produção e do aumento da produtividade); no planeamento do sucessor do MPV; na duplicação da capacidade produtiva diária e em consequência na empregabilidade crescente;
- A descrição da evolução da capacidade instalada de produção versus volume de produção, entre os anos de 2005 e 2009;
- A evolução do número de meios humanos utilizados entre 2000 e 2009;

- A motivação dos recursos humanos demonstrada pela taxa de absentismo, através da comparação entre 28 fábricas, das quais a Autoeuropa se destaca no terceiro lugar com 98,5%, no ano de 2009. Mais revela a evolução da referida taxa entre 2005 e 2009, salientando que em 28 fábricas a Autoeuropa, ao nível da taxa de absentismo, ficou três vezes em primeiro lugar e uma vez em segundo lugar;

No tocante à estratégia a desenvolver, destacou, ainda, o Director-Geral da Fábrica Volkswagen Autoeuropa, consiste na finalidade de esta fábrica ser “A fábrica mais atractiva da Volkswagen”, definindo como objectivos a atingir, os seguintes:

- Máxima Qualidade e Produtividade;
- Flexibilidade das infra-estruturas;
- Flexibilidade dos produtos; e
- Flexibilidade dos recursos.

Por último, referiu-se aos desafios que se colocam, com a indicação do fabrico a médio prazo de um quarto produto e que envolvem a gestão da mudança a três níveis através da:

- Manutenção dos standards de Qualidade, de uma melhoria contínua da Produtividade e de uma redução dos Custos logísticos;
- Flexibilidade dos modelos de tempo de trabalho e da flexibilidade técnica;
- Eficiência dos lançamentos, com o recurso à rotatividade de funções e ao desenvolvimento de especialistas de prod



COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Seguidamente a Comitativa Parlamentar iniciou a visita à fábrica, que seguiu em conformidade com o programa traçado.

Nave das Prensas

A visita à Nave das Prensas foi orientada pelo Director da Nave, Eng. Francisco Fialho, o qual iniciou uma pequena apresentação sobre esta área produtiva da fábrica, ao nível dos meios humanos envolvidos (95 colaboradores directos e 200 indirectos) e forma de organização (três turnos). Mais informou que são produzidas seis peças do Polo e sete peças do Golf, sendo que o respectivo nível de produção poderia aumentar significativamente, porém são de difícil escoamento por força dos custos de transporte envolvidos em distâncias de 2.500Km, condição periférica de Portugal.

Indicou, ainda, que são consumidas diariamente na fábrica duzentas toneladas de aço as quais passam pela linha de corte e seguidamente pela linha de cunhos e cortantes, obtendo-se vários tipos de espessuras nomeadamente e visando a segurança passiva dos carros, a espessura dos capots com 6mm de modo a evitar danos maiores no embate ao corpo físico. Por dia são produzidas as placas de aço necessárias para três dias de laboração.

Nave das Carroçarias

O responsável da área do EOS na Nave das Carroçarias, Eng. Vítor Almeida, efectuou também uma breve apresentação do modo organizativo deste sector da fábrica na qual laboram 3.000 pessoas, com cerca de 500/600 robots e com 90% da soldadura automatizada.



COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Mais informou que por força de se tratar de um carro descapotável o EOS detém alta rigidez estática e dinâmica devido ao uso de aços de alta resistência na sua construção, com especial enfoque à segurança dos passageiros do veículo (barras de protecção lateral), facto que foi observado pela Comitiva Parlamentar.

Mais salientou e pôde ser observado pela Comitiva Parlamentar que para além dos métodos convencionais de soldadura no ramo automóvel, são também utilizadas algumas técnicas inovadoras como seja a soldadura por laser e a utilização de colas estruturais, o que contribui para o aumento da rigidez do carro.

Os aços de alta resistência são utilizados em diversas peças do EOS das quais se podem destacar os pilares A interiores - tubos colocados por baixo das pernas dos passageiros de trás -, os reforços das portas e o reforço contra impactos laterais (peça de forma triangular), o que lhe confere um bom nível de segurança passiva.

Também no campo da segurança mas actuando de forma activa - segurança activa - em caso de acidente, além dos cintos de segurança, o carro dispõem ainda de vários "airbags" e de barras de protecção contra capotamentos. Estas barras estão colocadas por trás dos bancos traseiros, numa posição recolhida e apenas expandem, estando o tejadilho aberto e se o carro capotar. Em conjunto com os pilares A forma-se um espaço que actua como célula de sobrevivência dos passageiros no caso de o carro capotar.

De referir que os cintos de segurança da frente têm um tensionador actuado pirotecnicamente e que o dispositivo de protecção contra o capotamento ("rollover") tem actuação mecânica.



COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

São realizados testes diários por ultra sons aos pontos de soldadura (cerca de 4700 no EOS, 4300 no Sci e 5900 no MPV). Estes testes são feitos por amostragem a diversos subconjuntos dos três modelos (em média a um exemplar em cada 60 realizados). Se for detectado algum problema o mesmo poderá ser verificado e corrigido no lote das cerca de 60 peças dessa amostra. Além dos ultra-sons são também efectuados testes destrutivos a todas as soldaduras dos carros. Este teste é designado por "Tear-down" e realiza-se de acordo com um plano específico e que contempla 1 carro por mês no caso do MPV (este carro é mais recente e por isso necessita de um controlo mais frequente) e 1 de 3 em 3 meses no caso do EOS e do Scirocco. Depois de analisada cada soldadura é feita uma estatística por subconjunto e finalmente por carro completo.

Área de Pintura

A apresentação relativa a toda a técnica de pintura utilizada na fábrica Volkswagen Autoeuropa foi feita pelo responsável da Área de Pintura, Eng. Fausto Santos o qual esclareceu com precisão todas as técnicas envolvidas nesta fase de produção, indicando também o modo de organização deste sector e tendo também sido indicado o leque de fornecedores da fábrica.

Nave de Montagem Final

O Eng. Paulo Machado responsável da área da Nave de Montagem Final conduziu a visita, tendo a Comitativa Parlamentar ocasião de observar as várias fases da linha de montagem.



COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Após recepção do carro do sector de pinturas, a montagem inicia-se com o retirar das portas do carro, dado que estas são montadas de forma autónoma, sendo novamente colocadas na fase final da linha de montagem.

Foi também observado que o painel de comando, vulgo “tablier” é fornecido por uma fábrica que o produz integralmente.

Por último é efectuada uma auditoria visual, através da qual o carro é classificado com pontos de demérito e com base nesta observação este poderá, consoante o problema detectado voltar a ser reparado, visando a manutenção da qualidade de produção.

No final da visita foi proporcionada à Comitativa Parlamentar a deslocação na pista de testes da fábrica de modo a melhor se poder observar o comportamento do veículo Volkswagens Sharan.

Ao longo da visita em cada um dos sectores da fábrica e também durante o circuito de teste efectuado, várias perguntas foram suscitadas pelos Senhores Deputados, a maior parte delas relacionadas com as questões de segurança rodoviária, tendo sido esclarecidos de imediato pelos responsáveis da Autoeuropa que acompanharam a visita.

A chegada à AR ocorreu às 13h.



COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

4. CONCLUSÃO

Foi considerada importante esta visita para a aprendizagem e/ou aprofundamento dos conhecimentos dos Senhores Deputados, sobre a informação obtida, no âmbito da segurança activa e passiva, utilizadas na produção dos veículos, complementada por toda a informação relativa à Autoeuropa em diversas vertentes, nomeadamente a estrutura, investimentos, evolução da produção, dos produtos e dos meios humanos envolvidos, informação sempre acompanhada dos necessários dados estatísticos.

Palácio de S. Bento, 17 de Novembro de 2010

O Relator,

O Presidente da Comissão,

Isabel Feijóo Burnay

José Matos Correia