



**Medidas de Actuação
para a
Indústria Automóvel**

AFIA – Associação de Fabricantes para a Indústria Automóvel

ÍNDICE

1. Resumo.....	2
2. Indicadores da Indústria Automóvel	3
2.1. Produção Mundial de Veículos Automóveis por Região (2008).....	3
2.2. Produção de Veículos Automóveis na Europa (% 2009/2008)	3
2.3. Vendas de Veículos Automóveis na Europa (% 2009/2008).....	4
2.4. Previsão da Produção e das Vendas de Veículos Automóveis Ligeiros	4
3. Indústria Automóvel em Portugal	5
3.1. Principais Indicadores-Chave.....	5
3.2. Indústria de Componentes vs Produção Automóvel	6
3.3. Fabrico de Componentes – Impacto da Crise	6
3.3.1. Volume de Negócios e Número de Trabalhadores.....	6
3.3.2. Indicadores Económico-Financeiros	7
4. Portugal: indústria automóvel - Diagnóstico	8
5. Portugal: mudança de paradigma - Indústria de conversão para VE's.....	9

1. Resumo

A quebra da procura, associada à instabilidade financeira mundial, reflecte-se fortemente na indústria automóvel, indústria com inegável impacto na economia mundial.

Por todo o mundo, os diversos Governos têm vindo a apoiar fortemente as suas indústrias e assistimos a grandes mudanças, sendo certo que os primeiros a encontrar as soluções preconizadas, em última instância pelo cliente final, serão os vencedores.

Estamos numa fase de mudança de paradigma e a questão da mobilidade é premente. É fundamental que, de uma forma concertada, equilibrada e ágil, ajudemos a construir um futuro melhor.

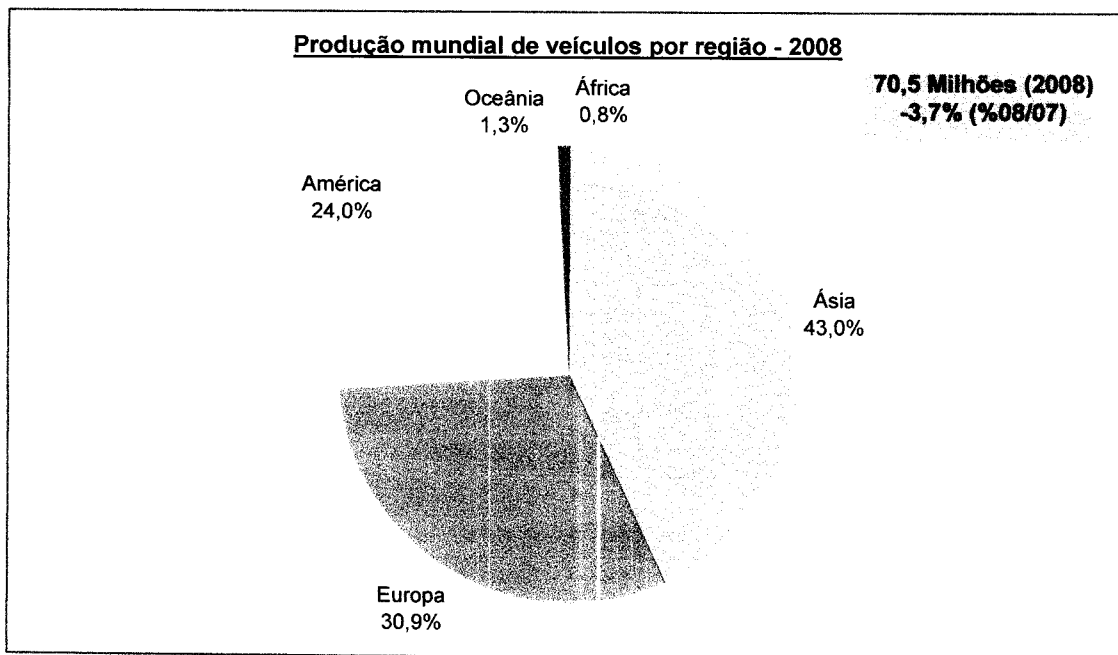
Neste sentido, a AFIA preconiza uma aposta clara do Governo neste sector estratégico, e defende a reformulação do PASA – Plano de Apoio ao Sector Automóvel, através da locação de fundos significativos para a sua reconversão. Estes fundos, deverão ser supervisionados por uma **COMISSÃO DE AVALIAÇÃO**, com uma visão global e integrada, que apoie o sector a curto prazo, mas que não deixe de considerar medidas estratégicas de médio e longo prazo.

Entre outras medidas, é preconizada a Criação de um Fundo Autónomo Extraordinário, uma Comissão de Avaliação e uma análise mais eficiente dos projectos. É fundamental o apoio à Tesouraria das Empresas, bem como a acções mobilizadoras que criem competências e potenciem sinergias. A conversão de veículos convencionais em Veículos Eléctricos e as oportunidades da indústria da Mobilidade, entre outros, são alguns dos muitos planos que podem ser desenvolvidos por todos os agentes económicos.

Não há só um caminho. Há é um conjunto de princípios e regras que devem ser salvaguardados. É necessário que a indústria se pronuncie e o Governo lhe dê a devida atenção.

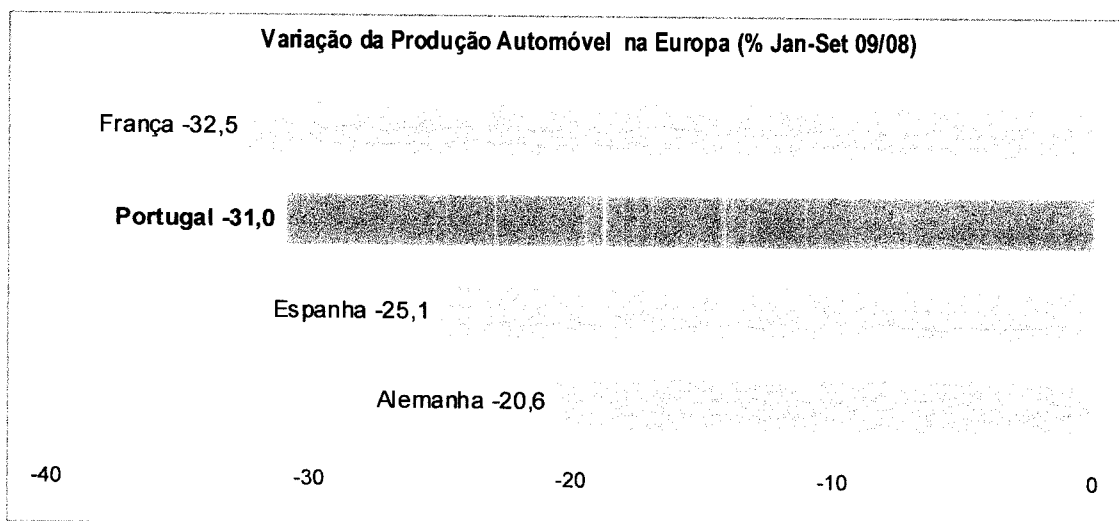
2. Indicadores da Indústria Automóvel

2.1. Produção Mundial de Veículos Automóveis por Região (2008)



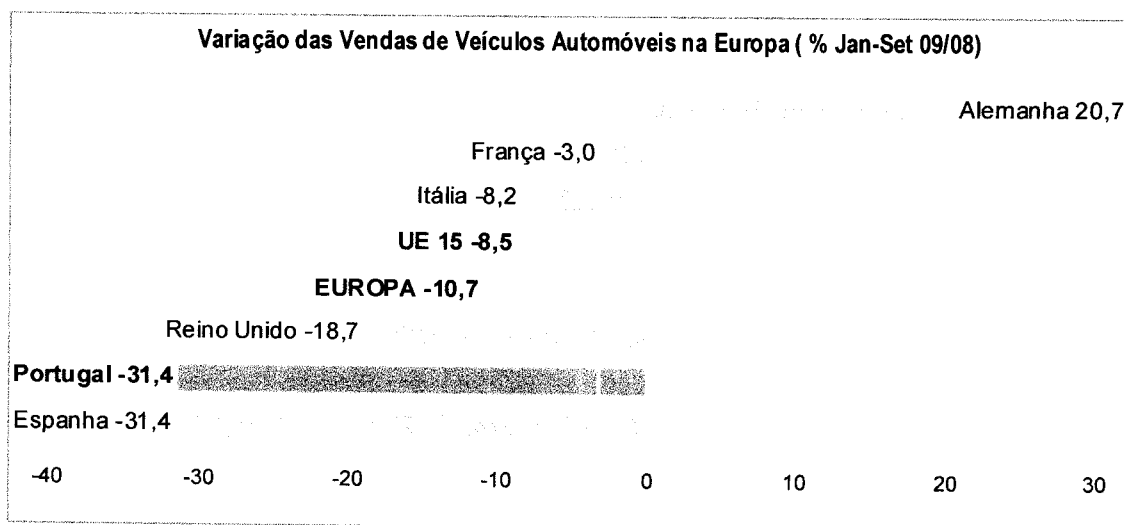
Fonte: OICA

2.2. Produção de Veículos Automóveis na Europa (% 2009/2008)



Fonte: ACAP, CCFA, ANFAC, VDA

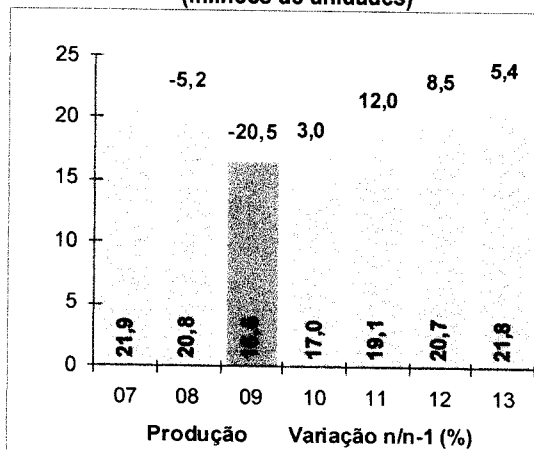
2.3. Vendas de Veículos Automóveis na Europa (% 2009/2008)



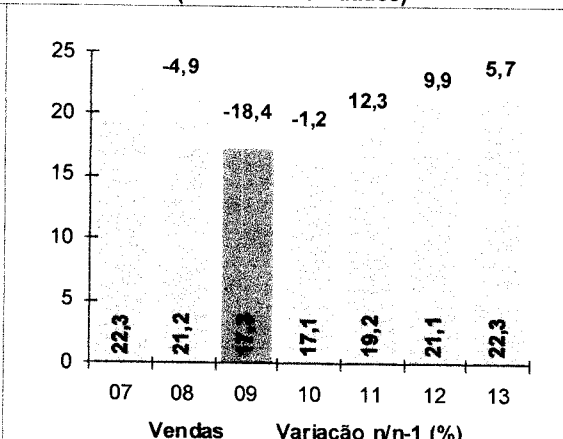
Fonte: Association Auxiliaire de l'Automobile / ACEA
Europa = União Europeia (27) (excluindo Chipre e Malta) + EFTA (3)

2.4. Previsão da Produção e das Vendas de Veículos Automóveis Ligeiros

EUROPA Previsão Produção de Veículos Ligeiros
(milhões de unidades)



EUROPA Previsão Vendas de Veículos Ligeiros
(milhões de unidades)



Fonte: PwC Automotive Institute. Autofacts 2009 Q4

Fonte: IHS Global Insight (Maio 09)

Para uma melhor visualização as variações positivas estão assinaladas a verde e as variações negativas a vermelho

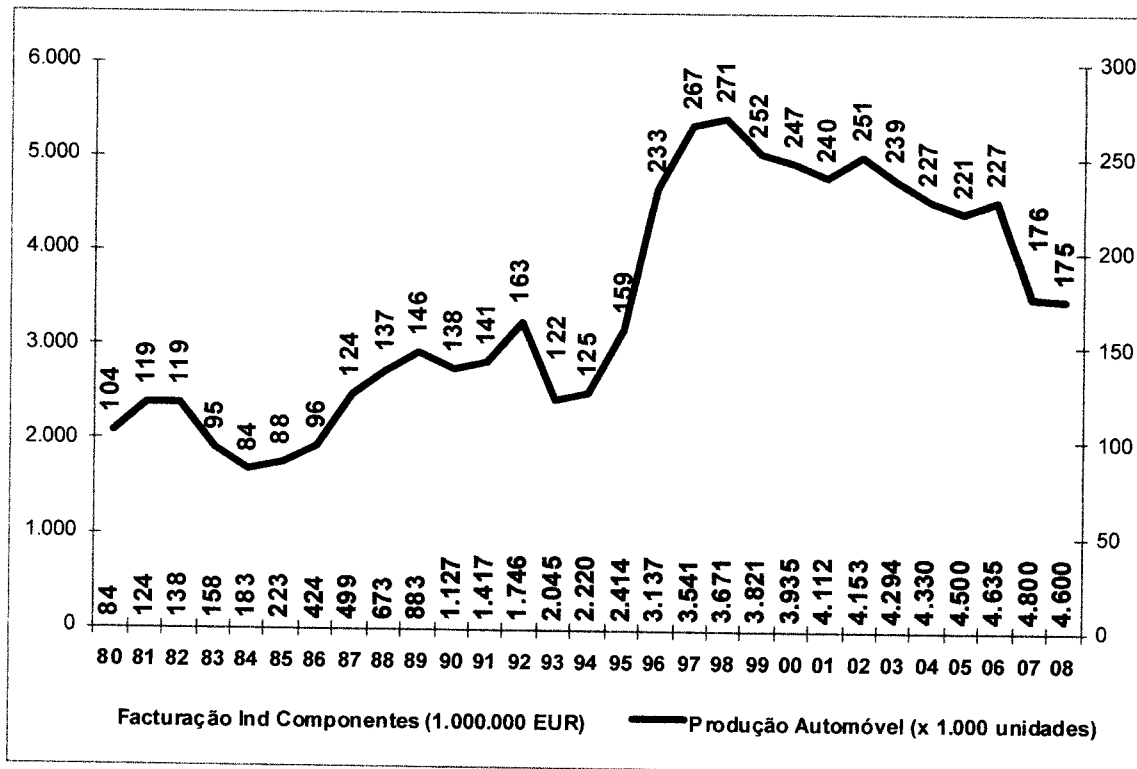
3. Indústria Automóvel em Portugal

3.1. Principais Indicadores-Chave

Dados Gerais	2008	% (08/07)
Produção automóvel (unidades)	175.155	-0,6
% Exportação de automóveis	96,9	-0,1
Vendas de automóveis (unidades)	275.127	-0,5
Parque automóvel (unidades)	5.727.100	1,8
N.º de empresas		-
Produção de automóveis	5	-
Indústria de componentes	180 – 200	-
N.º de trabalhadores (x 1.000)	45,0	-1,3
Produção de automóveis	5,5	-1,8
Indústria de componentes	39,5	-1,3
Facturação (milhões de EUR)	7.261	-4,2
Produção de automóveis	2.661	-3,8
Indústria de componentes	4.600	-4,2
Peso no PIB (VAB / PIB) (%)	1,6	-
Produção de automóveis	0,3	-
Indústria de componentes	1,3	-
Peso nas Exportações de Bens (%)	15,1	-
Produção de automóveis	7,4	-
Indústria de componentes	7,7	-
Peso no Emprego (Indústria) (%)	6,1	-
Produção de automóveis	0,8	-
Indústria de componentes	5,3	-
Custos do trabalho na indústria automóvel (EUR/hora)	12,75	2,7

Fonte: AFIA, ACAP, INE

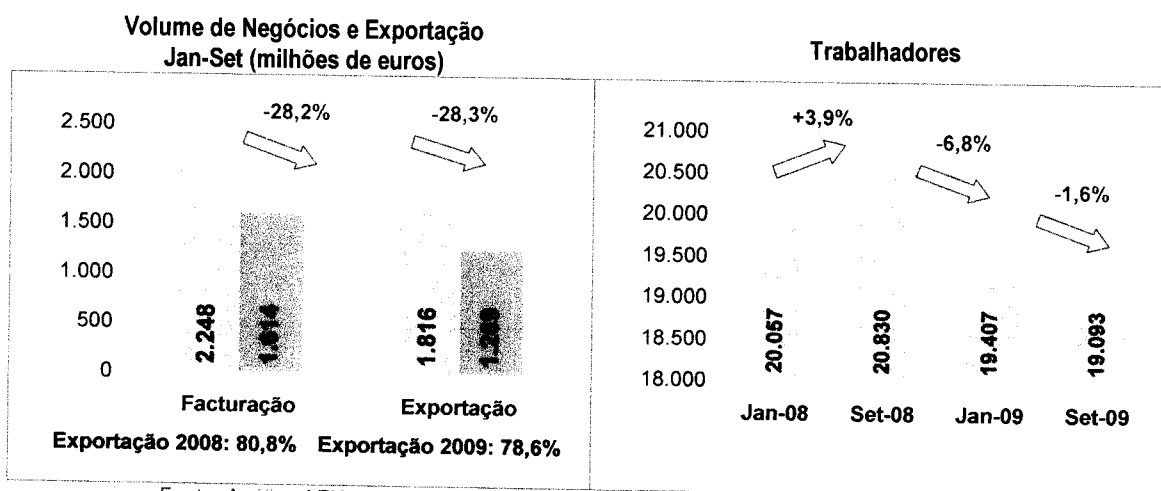
3.2. Indústria de Componentes vs Produção Automóvel



Fonte: AFIA e ACAP

3.3. Fabrico de Componentes – Impacto da Crise

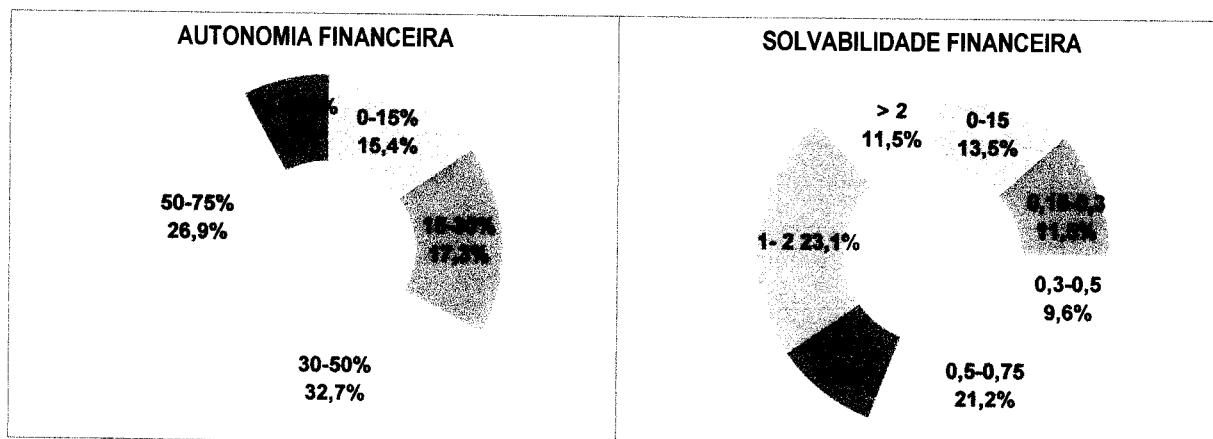
3.3.1. Volume de Negócios e Número de Trabalhadores



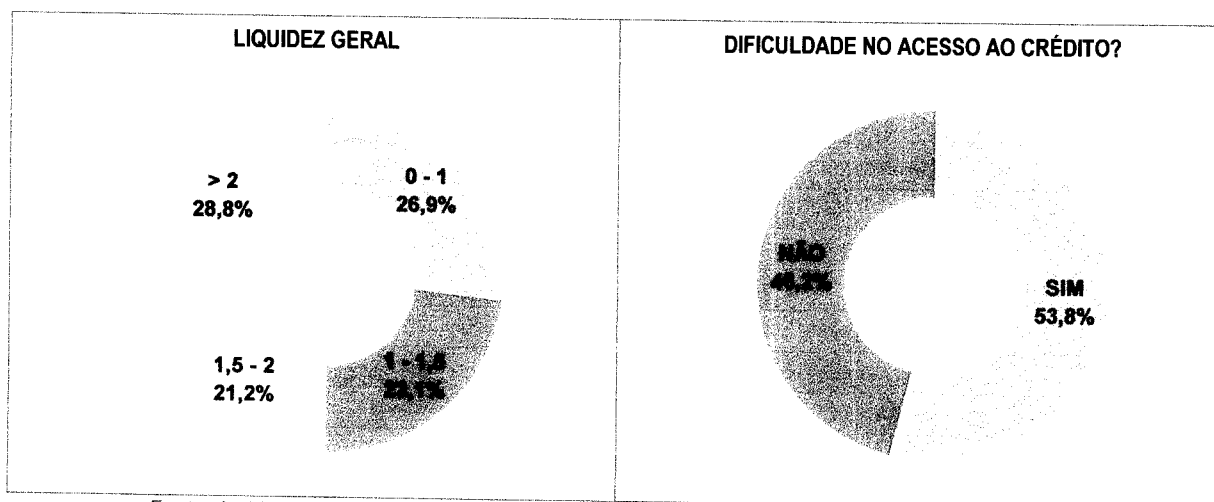
Fonte: Análise AFIA com base no Inquérito à actividade das empresas Janeiro a Setembro

- Foram inquiridas 100 empresas, tendo-se obtido uma taxa de resposta de 69%, ou seja, responderam 69 empresas.
- Para uma melhor visualização as variações positivas estão assinaladas a verde e as variações negativas a vermelho

3.3.2. Indicadores Económico-Financeiros



Requisitos das empresas para candidatar-se ao PQE - Demonstrar rácio de solvabilidade igual ou superior a 0,20 e rácio de autonomia financeira igual ou superior a 0,10.



Fonte: Análise AFIA com base no Inquérito aos Indicadores Económico-financeiros das Empresas

- Foram inquiridas 100 empresas, tendo-se obtido uma taxa de resposta de 53%, ou seja, responderam 53 empresas.
- Para uma melhor visualização as variações positivas estão assinaladas a verde e as variações negativas a vermelho

4. Portugal: indústria automóvel - Diagnóstico

Pontos fortes da indústria de componentes instalada em Portugal:

- cultura automóvel
- sector essencialmente exportador
- RH altamente qualificados
- qualidade reconhecida

Pontos fracos da indústria de componentes instalada em Portugal:

- reduzida dimensão do mercado interno
- número pouco significativo de projectos colectivos
- pouca I&D+I com implicações no posicionamento da cadeia de valor
- ausência de construtores nacionais de automóveis
- inexistência de um visão/plano global e integrado do sector, comunicado ao longo de todos os intervenientes

Balço do PASA – Plano de Apoio ao Sector Automóvel

Pontos positivos

- mérito na celeridade com que o mesmo foi criado
- mérito no envolvimento dos responsáveis directos no sentido de adaptar as regras às necessidades reais das empresas
- mérito na continuidade de equipas técnicas sem as quais seria impensável as empresas continuarem a ser competitivas por altura da retoma
- maior aproximação entre as entidades governamentais e a indústria, através da AFIA que legitimamente a congrega e representa
- criação de uma Comissão de Acompanhamento do PASA

Pontos menos positivos

- Maior financiamento às unidades de montagem instaladas (representa 0,3%¹ VAB/PIB), em detrimento da indústria de componentes que representa 1,3%² do VAB/PIB
- Dificuldade em flexibilizar/adaptar os ratios de avaliação à situação real das empresas
- Dificuldade em agilizar os mecanismos de financiamento às empresas, em particular no que respeita às linhas de crédito especificamente criadas para o sector e aos projectos no âmbito do QREN
- Análise sobre os projectos demasiadamente compartimentada
- Pouca informação sobre o processo e as várias situações que se foram criando ao longo do período de vigência (ex: empresas/nº trabalhadores em lay-off; projectos aprovados e respectivo montante, no âmbito das diversas medidas criadas)³
- Duração temporal curta⁴ da Comissão de Acompanhamento criada

Situação⁵ nas empresas:

- Quebra média da produção na ordem dos 30%
- Redução do número de postos de trabalho directos na ordem dos 1,6%

¹ in "Portugal 2015"

² in "Portugal 2015"

³ À semelhança do que acontece em Espanha, onde estes elementos são divulgados no site da SERNAUTO (congénere da AFIA)

⁴ Dezembro de 2008 a Março 2009

⁵ Inquérito feito pela AFIA, em meados de Outubro. Taxa de resposta: 69%.

- Grande instabilidade originada pela falta de liquidez e falta de indicadores de retoma, com os consequentes reflexos a nível técnico e Humano
- Necessidade de encontrar medidas que garantam a sustentabilidade do sector, a médio e longo prazo
- Insatisfação e, nalguns casos, mesmo desespero, acabando por deslocalizar as suas unidades produtivas para o exterior

5. Portugal: mudança de paradigma - Indústria de conversão para VE's

Pontos fortes da indústria de componentes instalada em Portugal:

- know-how tecnológico, organizativo e de gestão da qualidade
- dimensão, cultura e vontade
- dinamismo, inovação e empreendedorismo
- necessidade de encontrar soluções vencedoras e sustentáveis

Conversão de veículos convencionais em veículos eléctricos – Projecto Mobilizador

Vantagens para o país:

- **criação de oportunidade de negócio** – o mercado já existe, não corre risco de estar saturado e a solução preconizada caminha na senda da **protecção ambiental**
- **promoção** de uma industria de conversão mobilizadora de **competências** necessárias no **futuro**
- **melhoria da Balança de Pagamentos** (menos importações de combustíveis fósseis, redução da importação de veículos novos, eventual exportação de VE's convertidos)
- **absorção/promoção de postos de trabalho** - M.Obra intensiva qualificada
- **participação de um conjunto significativo de empresas** - componentes eléctricos, cablagens peças estampadas, interiores, plásticos, etc
- **maximização do aproveitamento das energias renováveis** no mix de energia primária
- **evolução de conhecimento ao nível dos concorrentes a nível paritário** – forte desenvolvimento tecnológico e probabilidade alta de evolução na cadeia de valor
- **aumento das exportações**

Conclusão:

Uma das possíveis soluções poderia passar pela implementação de um Projecto de **Conversão de Veículos Eléctricos**, sendo **inegável** o seu **interesse económico, social, político e ambiental**.

Para além de se preocupar com os RH e o seu desenvolvimento, permitirá **evolução tecnológica** e, sobretudo, ganhos em termos de sociedade de conhecimento, com impactos significativos a montante e a jusante. Assistir-se-ia à **evolução na cadeia de valor** e **maximizar-se-ia o forte investimento** que o Governo está a fazer paralelamente. Estariam assim criadas fortes estimulantes de trabalho em rede, cooperação inter-empresarial e maior esforço em I&D+I.

AFIA
Dezembro de 2009

Medidas de Actuação (Proposta)

A AFIA propõe um pacote de medidas de actuação no processo de **criação de um futuro sustentável** para Portugal:

1. Reformulação do PASA (visão a Médio e Longo Prazo)

- Reconhecimento da importância estratégica da indústria automóvel, em particular do sector de componentes, para o desenvolvimento sustentado da economia nacional;
- Aposta num modelo customizado de intervenção para Portugal, definido conjuntamente com os vários *stakeholders*, que vise o estímulo ao emprego e o crescimento económico, equilibrado e duradouro, baseado na melhoria da competitividade;
- **Criação de um Fundo/Programa Extraordinário do Estado** para a Dinamização da Economia e Emprego e aprovação de créditos extraordinários para o seu financiamento:
 - Comunicação da UE – 26/11/2008 (estabelece um marco temporal aplicável às medidas de ajuda estatal para facilitar o acesso ao financiamento no actual contexto da crise económica e financeira);
 - As ajudas ajustam-se ao estabelecido no Regulamento (CE) 800/2008, de 6 Agosto de 2008: artigos 87 e 88 do Tratado (Regulamento Geral de Isenção por Categorias) publicado no “Diário Oficial da União Europeia” L 214, de 9 de Agosto, de 2008.
- **Constituição de uma Comissão Avaliadora** dos Projectos a apoiar no âmbito do Fundo Extraordinário, formado por vários actores-chave, entre os quais a AFIA, como legítima representante dos interesses da indústria que representa. Avaliação dos projectos, numa perspectiva integrada, atendendo obrigatoriamente aos seguintes critérios (embora que com ponderações diferentes):
 - Adequação ao Apoio;
 - Viabilidade Económica de actuação;
 - Nível Técnico/Tecnológico Industrial;
 - Nível Expositivo;
 - Impacto Económico;
 - Impacto Social;
 - Impacto na Actividade da Empresa;
 - Impacto na Internacionalização;
 - Impacto Incentivador de Ajuda em termos Empresariais.

2. QREN: maior celeridade na resposta e avaliação eficiente dos projectos

3. Congregação da Indústria da Mobilidade e criação de sinergias para a indústria nacional no que concerne aos projectos estruturantes já previstos ou a realizar.

Impacto (Previsto)

- 1. Reformulação do PASA** (visão a Médio e Longo Prazo)
 - Apoio a empresas com dificuldades de Liquidez
 - Manutenção dos Recursos Humanos nas empresas – papel diferenciador
 - Desenvolvimento de competências e saberes dos RH das empresas
 - Maior estabilidade social
 - Visão global da indústria e Conhecimento partilhado dos projectos e investimentos realizados ou a realizar
 - Atribuição de méritos pela excelência do negócio
 - Visão integrada do valor acrescentado da indústria
 - Maior especialização
 - Reconversão do sector
 - Responsabilização das empresas
 - Desenvolvimento sustentável do sector
 - Maior aproveitamento de novas oportunidades
 - Maior aproveitamento de novos nichos de mercado
 - Maior capacidade de I&D
 - Maior sinergia entre empresas e projectos
 - Maior interacção entre Sistema Científico-Tecnológico e Empresarial
 - Maior impacto na sociedade

- 2. QREN:** maior celeridade na resposta e avaliação eficiente dos projectos
 - Maior motivação para desenvolver novos projectos
 - Maior liquidez e consequentemente maior capacidade de aproveitar novos negócios e/ou oportunidades de nicho
 - Maior estabilidade (económica e social) para as empresas e região onde estão inseridas
 - Melhoria da imagem de Portugal como “player” da indústria automóvel

- 3. Congregação da Indústria da Mobilidade** e criação de sinergias para a indústria nacional no que concerne aos projectos estruturantes já previstos ou a realizar
 - Maior dimensão
 - Mais economias de escala
 - Mais capacidade de intervenção e I&D
 - Maior cooperação entre empresas e sectores de actividade
 - Maior transferência de Tecnologia, know-how e eficiência
 - Maiores oportunidades de negócio
 - Fortalecimento da indústria portuguesa a nível mundial



EXPEDIENTES DE REGULACION DE EMPLEO EN EL SECTOR DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN

Total de empresas: 337 **Total de empleados afectados:** 62.400 **Total de empleados afectados por EREs en vigor:** 54.968

EMPRESA	PROVINCIA	DÍAS ERE	EMPLEADOS AFECTADOS		PIANTA	OBSERVACIONES
			EMPLEADOS AFECTADOS	Total de empleados afectados por EREs en vigor		
BRIDGESTONE	BURGOS	53 días	1205		Garnonal	11/08/09: Ampliación del ERE actual hasta el 31/10/09. 26/05/09: Presentado nuevo ERE con una duración de 25 días. 19/02/09: Acortado el periodo de duración de los expedientes de todas las plantas en 30 días. 05/02/09 Presentado 3º ERE para las plantas de Basauri, Usansola y Burgos que plantea 27 jornadas de suspensión que se sumaría a las 56 ya pactadas y en periodo de ejecución. Prolongación del ERE presentado en Octubre. Afectará a 2.463 trabajadores de las tres plantas que pararán su producción. Previstos 32 días de ampliación del ERE en 2009
BRIDGESTONE	VIZCAYA	53 días	1181		Basauri	11/08/09: Ampliación del ERE actual hasta el 31/10/09. 26/05/09: Presentado nuevo ERE con una duración de 70 días. 19/02/09: Acortado el periodo de duración de los expedientes de todas las plantas en 30 días. 05/02/09 Presentado 3º ERE. Ampliación ERE (2º); paro de la actividad durante 38 días del primer cuatrimestre de 2009 según el ERE de suspensión de contratos presentado
BRIDGESTONE	VIZCAYA	53 días	77		Usansola	11/08/09: Ampliación del ERE actual hasta el 31/10/09. 05/02/09 Presentado 3º ERE. Ampliación ERE (2º); paro de la actividad durante 29 días en 2009.
DELPHI	BARCELONA	23 días			Sant Cugat del Vallés	Suspendido. Se aplicará en el 2º semestre del 2009 debido al descenso de pedidos de Mercedes y Renault
DRAKA CABLES	PONTEVEDRA	Cierre Planta	96		Vigo	
CEDASA - HELLA	MADRID	Cierre Planta	152		Daganzo	ERE no presentado. Anuncio cierre de planta en 2010
ESTESAN KEDA	BARCELONA	Concurso acreedores /Cierre Planta	260		Prat de Llobregat	17/03/09 Aprobadas las condiciones del cierre de planta [los trabajadores recibirán 28 días de sueldo por año hasta un máximo de 15]. 21/01/09 Concurso de Acreedores. ERE con rescisión de contratos previsto para 96 y ampliado a 108 trabajadores. 21/01/09 Presentado concurso de acreedores ante el Juzgado Mercantil de Barcelona por no poder afrontar sus deudas. Sus empleados ya se encontraban en suspensión temporal de contrato hasta finales de marzo de 2009. 11/02/09 Nissan ha presentado oferta de compra de su proveedor pero la oferta no incluye a los 260 trabajadores de la plantilla de E.I.
EUROSIT	BARCELONA	15 días	155		Vigo	
FAURECIA ASIENTOS DE GALICIA	PONTEVEDRA	Indefinido	226		Vigo	
FAURECIA ESCAPES	PONTEVEDRA	Despido / 55 días	159		Burgo de Osma	02/04/09 Aprobado 2º ERE. 13/03/09 2º ERE que afecta a los 40 trabajadores de la plantilla (27 hombres y 13 mujeres) durante 35 días aplicables entre el 13/04/09 Aprobado 2º ERE que afecta a 545 trabajadores durante un máximo de 80 días durante 2009 con posible prórroga de 48 días entre enero y junio de 2010. ERE temporal con variabilidad de días dependiendo de las secciones. 24/14/13 entre diciembre y marzo.
INDUSTRIAS FERRER	VALENCIA	80 días	117		Rubi	13/04/09: Aprobado 2º ERE durante 80 días aplicable hasta 31/12/09 con posible prórroga de 48 días entre 01/01/ y 30/06/2010. 11/03/09 2º ERE: aplicable a toda la plantilla durante 80 días. 1º ERE temporal entre diciembre y marzo (62 trabajadores durante 45 días).
FICO CABLES	SORIA	80 días	109		Rubi	2º ERE: que afecta a 107 empleados de los 118 durante 38 días hasta el 31/10/09. 1º ERE temporal entre diciembre y marzo (118 empleados durante 30 días). El ERE excluye a los trabajadores mayores de 53 y a mujeres embarazadas y otros colectivos especiales.
FICO MIRRORS SORIA	SORIA	77 días	545		Rubi	2º ERE: que supone un paro de 77 días entre el 1/04 y el 31/10/09 para 206 empleados. 1º ERE temporal entre diciembre y marzo (241 empleados durante 45 días). El ERE excluye a los trabajadores mayores de 53 y a mujeres embarazadas y otros colectivos especiales.
FICO TRANSPAR SORIA	SORIA	70 días	72		Mollet del Vallés	2º ERE que afecta a 90 trabajadores durante 90 días aplicable desde marzo hasta el 30 de septiembre de 2009. 1º ERE temporal entre diciembre y marzo.
FICO TRANSPAR RUBÍ	BARCELONA	70 días	107			
FICO TRIAD RUBÍ	BARCELONA	70 días	206			
FICO MIRRORS MOLLET	BARCELONA	70 días	90			
FRAPE BEHR	BARCELONA	Rescisión Total	92		Almussafes	Aplicable en 2009 a las Plantas de Navarra y Valladolid
PLASTAL	VALENCIA	Rescisión Total	45		Tudela	FREUDENBERG: El 30/10/08 pactado acuerdo para cierre de planta de Zona Franca Barcelona
PLASTAL	NAVARRA	60 días en 2009	231			
PLASTAL	VALLADOLID	Cierre Planta	141			
FREUDENBERG	BARCELONA	12 días	196			
GRUPO ANTOLIN-ARA	BURGOS					
GRUPO ANTOLIN-VIGO	PONTEVEDRA	27 días	115		Vigo	2º ERE (16/03/09): de 75 días para el personal de fabricación y 30 días los de organización y mantenimiento (25 trabajadores). No afectará a 5 jefes de planta. Las condiciones pactadas incluyen el 90% del salario y el 100% de las pagas extraordinarias y vacaciones.
GRUPO ANTOLIN - EUROTRIM	BURGOS	30 días	128			
GRUPO ANTOLIN	BURGOS	Indefinido	48		Vitoria	ERE Presentado en noviembre 2008
GOTEC	ALAVA	365 días	6		Almazán	
HUTCHINSON	SORIA		393		Palamós	
HUTCHINSON	GERONA		23		Agoncillo	
IAC GROUP	LA RIOJA	Cierre Planta	260		Campo Real	Indemnizaciones extras dependiendo de la antigüedad.
JOHNSON CONTROLS EUROST	MADRID	Indefinido	42		Pedrola	JOHNSON CONTROLS : Expediente extinción de empleo