



## Comissão de Economia e Obras Públicas

### Grupo de Trabalho Setor Automóvel

#### VISITA AO NORTE DO PAÍS DIAS 6 E 7 DE JULHO DE 2014

##### **I. Enquadramento e programa da visita**

1. O plano de atividades do Grupo de Trabalho Setor Automóvel prevê que ao longo dos seus trabalhos sejam realizadas visitas à Auto-Europa, Academia de Formação (ATEC) e respetivo parque industrial; à fábrica da Mitsubishi, no Tramagal; à fábrica da PSA – Peugeot Citroën, em Mangualde; à Fábrica da Renault, em Cacia; à Salvador Caetano; a empresas de moldes e a indústrias de componentes.

De modo a articular estas diversas visitas e otimizar os tempos de deslocação, deliberou o Grupo de Trabalho realizar uma visita ao norte e centro do País, visitando a Salvador Caetano, em Gaia, a Simoldes Plásticos, S.A., em Aveiro, e a Peugeot-Citroën, em Mangualde. Foi incluída ainda nesta deslocação a visita ao Centro para a Excelência e Inovação na Indústria Automóvel (CEIIA), que se situa na Maia.

2. O programa da visita foi o seguinte:

##### **Dia 6 de julho**

16H30 - Partida da AR

20H30 - Chegada ao Porto e *check-in* no Hotel

21H00 - Jantar livre

##### **Dia 7 de julho**

08H30 – Partida do Hotel

09H00 – Visita ao Centro para a Excelência e Inovação na Indústria Automóvel (CEIIA)

11H00 – Visita à Salvador Caetano – Indústrias Metalúrgicas e Veículos de Transportes

14H30 – Visita à Simoldes Plásticos

17H00 – Visita à Peugeot-Citroën

21H30 – Chegada à Assembleia da República



**Comissão de Economia e Obras Públicas**  
**Grupo de Trabalho Setor Automóvel**

**II. Delegação da Assembleia da República**

1. Participaram nesta deslocação os seguintes Srs. Deputados:

- ✚ Deputado Fernando Serrasqueiro (PS)
- ✚ Deputada Carina Oliveira (PSD)
- ✚ Deputado João Paulo Viegas (CDS-PP)
- ✚ Deputado Bruno Dias (PCP)
- ✚ Deputada Mariana Mortágua (BE)

2. No âmbito desta deslocação, acompanharam ainda a visita à Simoldes Plásticos os seguintes Srs. Deputados eleitos pelo círculo eleitoral de Aveiro:

- ✚ Deputado Paulo Cavaleiro (PSD)
- ✚ Deputada Carla Rodrigues (PSD)

**Nota:** todas as apresentações em PowerPoint que foram disponibilizadas pelas diversas empresas visitadas, bem como demais informação sobre esta deslocação, encontram-se acessíveis na [página da Comissão](#) no sítio da Assembleia da República na Internet.

**III. Visitas e reuniões**

Antes de iniciada a visita ao Centro para a Excelência e Inovação na Indústria Automóvel (CEIIA), que se situa no parque tecnológico da Maia, o Senhor Presidente da Câmara Municipal da Maia, Eng.º António Bragança Fernandes, recebeu os membros do Grupo de Trabalho nos Paços do Concelho, tendo feito uma breve apresentação do município. De seguida, acompanhou o Grupo de Trabalho na visita ao CEIIA.

**Visita ao Centro para a Excelência e Inovação na Indústria Automóvel (CEIIA)**

Presenças: Eng.º José Rui Felizardo, Presidente do Conselho de Administração; Eng.ª Helena Silva, Diretora Geral; Eng.º Gualter Crisóstomo, Corporate Governance Manager

O CEIIA, organização privada sem fins lucrativos, com início de atividade em 1 de março de 2000 e um capital social de 1.150.000€, apresenta-se como um centro de inovação e engenharia que tem como objetivo aumentar a competitividade da mobilidade, através de cooperação internacional entre universidades e indústria, mediante produtos e soluções orientadas para o mercado. Tem como missão ser uma referência global na investigação, no *design*, no desenvolvimento, manufatura e teste de produtos e serviços para as indústrias de



## Comissão de Economia e Obras Públicas

### Grupo de Trabalho Setor Automóvel

mobilidade de todo o mundo. O CEIIA tem um espírito de equipa forte, baseado no trabalho conjunto de engenheiros e *designers* altamente qualificados com as tecnologias mais avançadas, num ambiente de “engenharia da criatividade” para materializar produtos e soluções novos e competitivos.<sup>1</sup>

Na reunião com os Deputados do Grupo de Trabalho, o Eng.º José Rui Felizardo apresentou a instituição, mediante um vídeo e uma apresentação em PowerPoint.

Nessa apresentação, começou por destacar o papel do CEIIA como o maior empregador de engenheiros aeronáuticos e aeroespaciais, agregando cerca de 200 engenheiros de sete nacionalidades diferentes. O Centro começou a trabalhar essencialmente para a indústria automóvel, que ainda hoje constitui o seu *core business*, e está a alargar agora a sua atividade à aeronáutica. Há 10 anos começaram a trabalhar com o MIT e a Universidade da Pensilvânia, na área da indústria automóvel.

No âmbito da engenharia e desenvolvimento de produto, destacou o trabalho realizado nos veículos elétricos e híbridos, nomeadamente os novos materiais e as novas linhas de investigação. Neste âmbito, participou no *restyling* do Buddy (veículo elétrico norueguês), que implicou novos sistemas de mobilidade, de carregamento, integração do transporte público com o transporte individual (destacou a colaboração com a Efacec, empresa portuguesa que neste momento é líder mundial de sistemas de carregamento).

Destacou também o sistema Mobi.me, sistema de mobilidade integrada para cidades, desenvolvido pelo CEIIA, e que é utilizado no Brasil. Este sistema surgiu da interação com esse país e a Itaipu Binacionais.

Em relação aos projetos de aeronáutica, começou por informar que o custo/hora da remuneração nesta área é superior ao da indústria automóvel (75€ na aeronáutica e 50€ na indústria automóvel). Referiu também que têm apostado na diversificação, pois há necessidade de perceber, no ciclo de construtores, quais as novas aeronaves que estão a ser desenvolvidas e onde estão as oportunidades. Deu o exemplo do KC390, tendo o CEIIA desenvolvido cerca de dois terços da sua aeroestrutura e informou que o CEIIA está envolvido no novo projeto da Dassault. A este propósito referiu que o tempo a montante de interação com os construtores, onde se tem de desenvolver oportunidades, é de cerca de dois anos e meio. Referiu também o caso da AgustaWestland como um bom exemplo de contrapartida. Por sua vez, a parceria com a Embraer permitiu-lhe a entrada no Brasil.

Em termos de recursos humanos, destacou o facto de o CEIIA atrair os portugueses que se formaram em Portugal e estavam a trabalhar fora do país. Para além destas, atrai também

---

<sup>1</sup> Fonte: página do CEIIA na Internet



## Comissão de Economia e Obras Públicas

### Grupo de Trabalho Setor Automóvel

peças de fora da área da investigação, peças da área industrial e da produção. Em termos de conhecimento, destacou a atração de engenheiros seniores, que trazem experiência à organização. O CEIIA trabalha com a Pini Farina, a PSA e a Simoldes, entre outros. Em sua opinião, é necessário o reforço do trabalho junto da indústria automóvel. O financiamento da organização é privado e público, sendo que neste último o tempo de decisão é mais demorado e as contrapartidas são mínimas, sendo o acesso ao conhecimento a maior mais-valia obtida.

Como próximo desafio referiu o desenvolvimento de um produto próprio para Portugal. Para novos conceitos de veículos, pensaram no que ia acontecer nos próximos anos, como é que o veículo se liga à cidade e ao utilizador, criaram um conceito de veículo, em interação com a Google, e desenvolveram o Bee. Mas, frisou, se este veículo vier a ser industrializado, dificilmente poderá ser produzido em Portugal. Neste momento, estão em fase de financiamento do arranque da produção do veículo no Brasil. Para tal, tiveram de partilhar propriedade intelectual com o Brasil e o Mercosul.

Entre mãos têm também o projeto da bicicleta elétrica inteligente e um sistema de sinalização fixa digital para substituir a sinalização analógica.

Concluiu a apresentação considerando a redução de tempos de mobilidade em grandes cidades com um dos ativos mais importantes.

De seguida, realizou-se uma visita aos vários departamentos do CEIIA.

#### **Visita à Salvador Caetano – Indústrias Metalúrgicas e Veículos de Transportes**

Presenças: Eng.º José Ramos, Presidente e CEO da Toyota Caetano Portugal, S.A.; Eng.º Filipe Sousa Campos, Diretor da Toyota Caetano Portugal, S.A.; Dr. David Reis, Adjunto da Administração da Toyota Caetano Portugal, S.A.; e Dr. Jorge Pinto, CEO da CaetanoBus.

O Eng.º José Ramos começou por entregar dois PowerPoint e apresentou o Grupo Salvador Caetano, que é constituído por uma *holding* (GSC) e 4 *subholdings* (TCAP, SC Indústria, SC Auto e SC Capital). A Salvador Caetano Indústria teve, em 2013, um volume de negócios de 114 milhões de euros e contava com 658 colaboradores. A faturação decresceu porque em 2013 começaram a exportar autocarros desmontados (logo, com menor custo) e o número de colaboradores cresceu devido às *start ups* e à criação da Caetano Aeronautic, que está no início da sua atividade. A Cobus Industries, detida a 60% pela Salvador Caetano Indústria, vende os autocarros para os aeroportos de todo o mundo, detendo cerca de 80% do mercado. A Brilliance Caetano, detida a 50% pela Salvador Caetano Indústria, destina-se a vender autocarros para a China.



## **Comissão de Economia e Obras Públicas**

### **Grupo de Trabalho Setor Automóvel**

A empresa tem como grande aposta a mobilidade sustentável. Nesse âmbito, tem apostado na estrutura em alumínio, que constitui uma vantagem para exportações para regiões muito agressivas em termos ambientais, porque este material dá garantias adicionais contra a corrosão.

A Salvador Caetano Indústria exporta cerca de 90% da sua produção. Sofreu no mercado interno com a falta de renovação de frotas programadas e o fim do incentivo à formação de frotas. Desde 2009 que nem os STCP nem a Carris compram autocarros e a anunciada privatização destas empresas causa preocupação à Salvador Caetano. Para além disso, grandes operadores estão a importar autocarros usados com idades muito elevadas, o que pode representar um problema grave, principalmente nas grandes cidades. Estas importações são normalmente de países europeus (Alemanha e Benelux, em regra). Defende que na privatização daquelas empresas essa situação deve ficar salvaguardada, pelo menos exigindo-se que os veículos dos operadores cumpram a Norma Euro 4.

Desde 1984 que a empresa presta aos seus colaboradores uma formação com três anos de duração e equivalência ao 12.º ano, nível 4, com a finalidade de integração na linha de produção. Após esta formação inicial existe formação laboral, gerida pelo IEFP, via POPH.

Após uma visita à fábrica, com passagem pelas várias linhas da montagem, realizou-se a segunda parte da reunião, na qual foi analisada a evolução do mercado e do parque automóvel português, bem como os resultados da Caetano Auto, que espelham uma forte redução nas vendas de viaturas e serviços após-venda, com impacto no Resultado Antes de Impostos da empresa. O Grupo Salvador Caetano conta com 3862 colaboradores, com uma elevada concentração no ramo automóvel.

O Presidente da Toyota Caetano Portugal defendeu o retomar do programa de incentivo ao abate de veículos em fim de vida, com benefício para o setor automóvel, para o encaixe fiscal e para o ambiente. Foram dados também exemplos de incoerências da aplicação do Imposto Sobre Veículos a viaturas de passageiros e a viaturas comerciais. Defendeu também a necessidade de adoção de iniciativas e políticas de promoção ou incentivos à adoção e utilização de viaturas híbridas e elétricas, que são energética e ambientalmente mais eficientes. Apresentou propostas de isenção ou redução do valor de imposto pago em sede de IRS, IRC ou tributação autónoma relativamente a viaturas exclusivamente elétricas, híbridas *plug-in* ou apenas híbridas, bem como o alargamento da dedução parcial do IVA pago em despesas com combustíveis à gasolina e ao hidrogénio e em despesas com energia elétrica para carregamento das viaturas elétricas. Concluiu, afirmando que para se avançar para uma mobilidade mais sustentável e mais limpa teria de haver intervenção política, não se podendo deixar isso às regras do mercado.



## Comissão de Economia e Obras Públicas

### Grupo de Trabalho Setor Automóvel

#### **Visita à Simoldes Plásticos**

Presenças: Eng.º Júlio Grilo, Responsável de Engenharia; Eng.º António Gonçalves, Diretor de Produção; Eng.º Carlos Seabra, Diretor Comercial da Divisão de Moldes; Dr. Ricardo Tavares, Vice-Presidente da Câmara Municipal de Oliveira de Azeméis. Esta visita contou ainda com a presença dos Senhores Deputados Paulo Cavaleiro e Carla Rodrigues, do PSD, eleitos pelo círculo eleitoral de Aveiro.

O Eng.º Júlio Grilo apresentou o Grupo Simoldes, socorrendo-se de uma apresentação em PowerPoint. Trata-se de uma empresa com duas unidades de negócios, a das peças termoplásticas e a dos moldes para tecnologias de injeção, 3400 empregados e capital 100% nacional e familiar. A divisão de peças, com oito unidades, iniciou a laboração em 1959 e a divisão de plásticos, com 7 unidades, começou a trabalhar em 1980. Presentemente o Grupo tem fábricas em Portugal, Brasil, França e Polónia, prevendo a abertura de mais duas fábricas na República Checa, outra em França e uma em Espanha. Para além disso, têm escritórios tecnocomerciais espalhados por toda a Europa. O Grupo tem uma parceria de 50/50 com uma empresa chinesa líder na produção de para-choques, mas não virão para a Europa moldes feitos na China nem irão para a China moldes feitos na Europa. Em termos de matéria-prima, o Grupo importa da França, Alemanha, Espanha e Suécia.

A Simoldes é o terceiro maior fabricante do mundo e tem vindo a exportar cada vez mais para o mercado mexicano. As fábricas do Grupo no Brasil destinam-se a abastecer o Mercosul. O Grupo faturou 164 milhões de euros em produtos nas 5 fábricas da Europa e 81 milhões de euros nas fábricas no Brasil. A faturação global do Grupo é de cerca de 400 milhões de euros, sendo que só a divisão de moldes fatura cerca de 100 milhões de euros.

De entre os clientes do Grupo, destacou a Peugeot-Citroën, o grupo Volkswagen e a Renault. Em relação à Porsche, também cliente do Grupo Simoldes, ao controlo de qualidade interno da Simoldes acresce o controlo de um residente na fábrica da Porsche, devido ao elevado grau de exigência aí existente. Apenas 4% dos clientes pertencem ao setor não automóvel.

Concluiu a apresentação, destacando os seus parceiros de I&D – INEGI, CEIIA, CITEVE, CENTI, PIEP, CTAG –, que se encontram todos num raio de 130 km em relação à sede da Simoldes.

Usou da palavra, de seguida, o Vice-Presidente da Câmara Municipal de Oliveira de Azeméis, para destacar que 70 a 80% das empresas de moldes trabalham para o setor automóvel e que aquele é o 15º concelho mais exportador do país, com uma taxa de desemprego 50% inferior à média nacional, fruto da dinâmica dos empresários fixados no concelho.



## **Comissão de Economia e Obras Públicas**

### **Grupo de Trabalho Setor Automóvel**

O Diretor Comercial da Divisão de Moldes deu conta dos principais constrangimentos que o Grupo enfrenta, tendo destacado a fatura da energia elétrica. A este propósito, referiu constrangimentos legislativos para que possam reunir todas as empresas do grupo numa única fatura, o que lhes permitiria negociar tarifas como consumidor intensivo. No que toca à questão logística, deixaram de ser competitivos nos mercados do centro da Europa (Alemanha, França), porque a logística a partir de Portugal faz-se por via rodoviária, logo, as portagens, o preço dos combustíveis e a falta de estratégia por parte dos operadores logísticos que leva ao aumento dos fretes constituem um problema. Em relação às candidaturas ao Programa COMPETE, afirmou, o Grupo estava satisfeito, pois esta era uma área que corria bem. Concluiu, referindo que a indústria automóvel já teve um peso maior do que tem atualmente, pelo que seria importante captar mais investimento para Portugal e trazer mais indústria.

#### **Visita à Peugeot-Citroën**

Presenças: Dr. Elísio Oliveira, Diretor Financeiro; Dr.ª Anabela Ferreira, Diretora de Comunicação

Com recurso a um PowerPoint, o Diretor Financeiro da PSA Peugeot-Citroën fez a apresentação do grupo e do centro de produção de Mangualde. O Grupo PSA é o segundo maior construtor na Europa e o 12.º no mercado, em 2013 vendeu 2 819 000 veículos, empregava 195 000 pessoas e teve um volume de negócios de 54,090 mil milhões de euros, investindo 1,6 mil milhões de euros em investigação e desenvolvimento. As suas fábricas distribuem-se pela Europa (Portugal, Espanha, França, República Checa, Eslováquia, Rússia) e América do Sul (Brasil, Argentina).

Em Portugal, em 2013 o centro de produção de Mangualde produziu 56 703 veículos, numa média de 288 por dia, tinha 1100 colaboradores, teve investimentos de 1,7 milhões de euros, ministrou 81 000 horas de formação e exportou 95% da sua produção. Este centro de produção iniciou a laboração em 1964, com o 2CV, e em 2012 atingiu a marca do 1 000 000 de veículos produzidos. A laboração realiza-se em dois turnos diários de 8 horas cada/5 dias por semana, com a possibilidade de existência de um terceiro turno, quando necessário. O quadro de pessoal é composto por 25 quadros superiores, 133 quadros intermédios e mais de 800 operários, a maior parte dos quais com contratos sem termo. A média de idades é de 36,6 anos, a média de antiguidade na empresa ronda os 10 anos, a taxa de absentismo situa-se nos 4%. Normalmente o centro ministra cerca de 40 000 horas de formação/ano, mas quando é necessário formar o terceiro turno a formação é acrescidas em mais 40 000 a 50 000 horas. A empresa tem uma forte responsabilidade social, disponibilizando vários serviços e regalias aos seus colaboradores – entre eles seguro de saúde, seguro de vida, prémio de assiduidade, refeitório, medicina curativa, prémio para melhores ideias para funcionamento dos postos de trabalho, cabaz de natalidade, pacote de vantagens negociadas com várias empresas da região



## Comissão de Economia e Obras Públicas

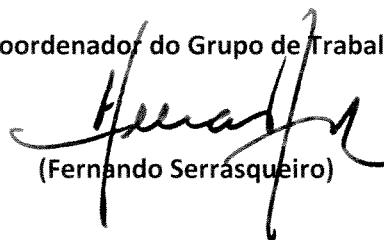
### Grupo de Trabalho Setor Automóvel

com descontos especiais para os trabalhadores da PSA – bem como mantendo uma envolvimento ativa na comunidade. Todos os anos o centro disponibiliza estágios para licenciados e estágios curriculares.

Durante a visita ao centro de produção de Mangualde, composto pelos ateliers de ferragem, pintura, montagem, *bout d'usine* e logística, o Grupo de Trabalho apenas não visitou o atelier de pintura. Na fábrica, 13% dos postos de trabalho são ocupados por mulheres. O setor de ferragem tem cerca de 300 operadores, que produzem 386 peças por veículo, utilizando mais de 60 modelos diferentes. No setor da montagem trabalham cerca de 320 pessoas, que demoram 4,5 horas a montar um veículo (o tempo total de produção de um veículo, desde que entra no setor da ferragem até sair da fábrica é de 16 horas), cada operador debita 5 minutos em cada veículo, trabalhando em 96 carros durante o seu turno diário. Ao longo do turno é praticada ergo-rotação nos postos de trabalho. De cinco em cinco minutos é finalizado um veículo.

Palácio de S. Bento, em 10. de 02. de 2015

O Coordenador do Grupo de Trabalho



(Fernando Serrásqueiro)