

# Diagnóstico prospetivo da Indústria de Componentes Automóvel em Portugal

*Relatório Final*

Maio 2023

Promovido por:



Knowledge partner:



Cofinanciado por:



# Índice

## 1. Introdução

2. Caracterização da indústria

3. Posicionamento competitivo da indústria

4. Tendências e cenários na indústria

5. Conclusões e recomendações

# O presente trabalho diagnostica a Indústria de Componentes Automóvel em Portugal, posicionando-a no contexto europeu e perspetivando-a no futuro

---

## Enquadramento e objetivos

- ▶ A indústria automóvel está em forte transformação em resultado da evolução tecnológica, das alterações da procura e das políticas públicas de resposta aos desafios climáticos.
  - ▶ Tendo em consideração esta transformação relevante em toda a cadeia de valor do automóvel, com impacto significativo na indústria de componentes, torna-se premente ter um diagnóstico prospetivo atualizado que ajude os players empresariais e as entidades coletivas do ecossistema a conduzir melhor as suas decisões e as suas estratégias.
  - ▶ O cluster automóvel nacional é constituído maioritariamente por PME e grandes empresas da indústria de componentes e sistemas, sendo reduzido o número de OEM presentes no país (a maioria das empresas de componentes automóvel têm capital maioritariamente português, possuindo centros de decisão nacionais).
  - ▶ Acresce que, com o intuito de dinamizar o cluster automóvel nacional e alinhar as atividades industriais com as tendências presentes e futuras da indústria automóvel mundial, a Mobinov, enquanto entidade gestora de um cluster representativo de atividades fortemente impactadas pela pandemia e pelo contexto mais recente de elevados preços das matérias-primas, escassez de componentes críticos e aumento de taxa de juro, tem em curso um processo de reflexão estratégica e um vasto leque de projetos de I&D e Inovação (incluindo a agenda Hi\_rEV), cujos resultados dependem do bom conhecimento da indústria automóvel presente em Portugal.
  - ▶ O presente estudo aglutina os principais resultados de um diagnóstico prospetivo incisivo realizado à indústria de componentes automóvel nacional, cujos trabalhos de base assumiram os seguintes objetivos fundamentais:
    - Caracterizar a indústria em estudo, de acordo com os principais indicadores económicos e de competitividade, destacando as suas dinâmicas recentes;
    - Analisar o posicionamento competitivo da indústria nacional face a players internacionais de referência, nomeadamente países de maior concorrência.
    - Analisar sinteticamente as tendências da indústria automóvel e o seu impacto potencial na indústria de componentes nacional;
    - Conceber um conjunto restrito de cenários prospetivos para a evolução da indústria automóvel em Portugal.
- Este documento procurou, ainda, identificar os principais desafios da indústria automóvel nacional com vista ao suporte da definição estratégica e sustentação de recomendações às empresas, às entidades não empresariais do sistema de inovação, ao cluster, mas também recomendações de política pública de apoio à sua competitividade e ao seu desenvolvimento futuro.

# O estudo aqui em análise estrutura-se em 5 capítulos que integram os tópicos essenciais do diagnóstico prospetivo da indústria de componentes automóvel nacional realizado

## Estrutura do estudo



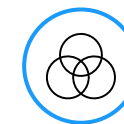
## Metodologias



Pesquisa bibliográfica



Análise estatística e de dados



Benchmarking

# A análise da indústria de componentes automóvel, incluindo os fluxos de comércio internacional que lhe estão associados, baseou-se na delimitação setorial da CAE e NC

## Nota metodológica

### Delimitação das Atividades do Cluster da Indústria Automóvel

- ▶ As atividades do Cluster da Indústria automóvel foram analisadas com um grau de profundidade alargado ao longo de todo o estudo, com enfoque nas atividades da Indústria de Componentes Automóvel.

CAE Rev.3	Designação
2211*	Fabricação de pneus e câmaras-de-ar e reconstrução de pneus
2830	Fabricação de máquinas e de tratores para a agricultura, pecuária e silvicultura
2910	Fabricação de veículos automóveis
2920	Fabricação de carroçarias, reboques e semi-reboques
2931	Fabricação de equipamento elétrico e eletrónico para veículos automóveis
2932	Fabricação de outros componentes e acessórios para veículos automóveis
3091	Fabricação de motociclos
25734**	Fabricação de moldes metálicos
38311	Desmantelamento de veículos automóveis em fim de vida
Outros***	Consideradas outras empresas que pertencem a outros CAE não mencionados atrás

### Delimitação dos Produtos do Cluster da Indústria Automóvel

#### Nomenclatura Combinada (NC) - Nível 6

4006.10	8301.20	8507.10	8526.91	8708.21	8708.95	9104.00
4011.10	8302.30	8511.10	8527.21	8708.22	8708.99	9401.20
4011.20	8407.34	8511.20	8527.29	8708.29	8709.90	9603.50
4012.11	8408.20	8511.30	8529.10	8708.30	8716.10	8702
4012.12	8409.91	8511.40	8539.10	8708.40	8716.20	8703
4013.10	8409.99	8511.50	8539.21	8708.50	8716.31	8704
5902.10	8413.30	8511.80	8539.29	8708.70	8716.39	8705
5902.20	8415.20	8511.90	8544.30	8708.80	8716.40	
7007.11	8421.23	8512.20	8706.00	8708.91	8716.80	
7007.21	8421.31	8512.30	8707.10	8708.92	8716.90	
7009.10	8425.42	8512.40	8707.90	8708.93	9029.20	
7315.20	8425.49	8512.90	8708.10	8708.94	9029.90	

Nota: CAEs a azul dizem respeito à Indústria de Componentes Automóvel

\* Para os anos com dados ausentes, foi considerado o peso do CAE no último ano que o dado está presente. \*\* Fabricação de moldes metálicos: foi considerado 70% do valor total para todos os anos. \*\*\* Fonte AFIA

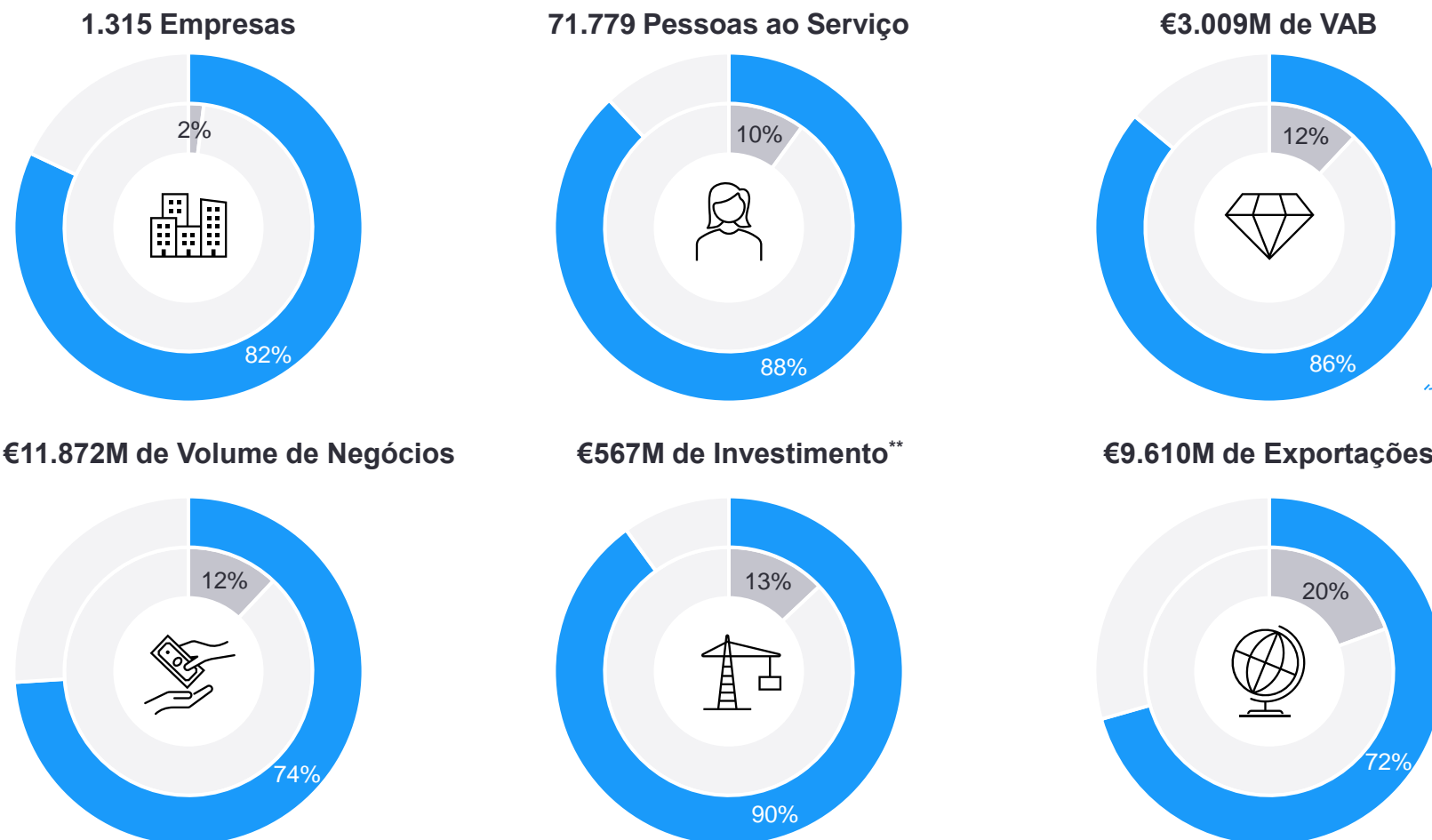
# Índice

1. Introdução
- 2. Caracterização da indústria**
3. Posicionamento competitivo da indústria
4. Tendências e cenários na indústria
5. Conclusões e recomendações

# A Indústria de Componentes Automóvel assume-se como um vetor estratégico da economia nacional, sendo o coração do Cluster Automóvel Nacional

Grandes números da indústria\* (1/2)

## Relevância da Indústria de Componentes Automóvel em Portugal | 2021



► Não obstante existir uma indústria de construção automóvel relevante no nosso país, o **coração do cluster auto nacional** é a fabricação de componentes, fortemente orientada para o exterior.

► De facto, o cluster automóvel português é **constituído maioritariamente por empresas industriais de fabricação de componentes e sistemas para automóveis**, sendo reduzido o número de OEM presentes em Portugal (acresce que a maioria das empresas de componentes automóvel com presença no país têm capital maioritariamente português e os seus centros de decisão são nacionais).

● Peso no Cluster Automóvel como um todo ● Peso no conjunto das Indústrias Transformadoras

\* Ver delimitação setorial de base. \*\* Formação Bruta de Capital Fixo..  
Fonte: INE e Banco de Portugal; análise EY-Parthenon

## 2. Caracterização da indústria

Observa-se que o subsetor “fabricação de outros componentes e acessórios” apresenta uma dimensão significativa, representando uma grande parte da Indústria de Componentes

Grandes números da indústria\* (2/2)

### Grandes números da Indústria de Componentes Automóvel em Portugal | 2021

Subsetores	Empresas			Pessoal ao Serviço			VAB			Volume de Negócios			Investimento			Exportações		
	Nº	Peso**	TVMA 2015-21	Nº	Peso**	TVMA 2015-21	€M	Peso**	TVMA 2015-21	€M	Peso**	TVMA 2015-21	€M	Peso**	TVMA 2015-21	€M	Peso**	TVMA 2015-21
Fabricação de pneus e câmaras-de-ar; reconstrução de pneus	15	1%	▼6%	3.097	4%	▲4%	424	14%	=0%	1.049	9%	▲3%	52	9%	▲1%	1.009	10%	▲6%
Fabricação de moldes metálicos	500	38%	=0%	7.282	10%	=0%	223	7%	▼2%	539	5%	▼2%	28	5%	▼12%	323	4%	▼1%
Fabricação de carroçarias, reboques e semi-reboques	175	13%	=0%	2.440	3%	▲1%	58	2%	▲3%	220	2%	▲1%	9	2%	▲24%	57	1%	▼7%
Fabricação de equipamento elétrico e eletrónico para veículos automóveis	23	2%	▼1%	4.550	6%	▲7%	167	6%	▲9%	1.074	9%	▲9%	26	5%	▲3%	1.050	12%	▲10%
Fabricação de outros componentes e acessórios para veículos automóveis	459	35%	=0%	28.011	39%	▲4%	910	30%	▲3%	4.594	39%	▲3%	159	28%	▲5%	3.419	40%	▲2%
Outros***	143	11%	▲1%	26.399	37%	▲2%	1.228	41%	▲3%	4.396	37%	▲4%	293	52%	▲3%	3.752	44%	▲4%
<b>Setor de Componentes Automóvel</b>	<b>1.315</b>	<b>100%</b>	<b>=0%</b>	<b>71.779</b>	<b>100%</b>	<b>▲3%</b>	<b>3.009</b>	<b>100%</b>	<b>▲2%</b>	<b>11.872</b>	<b>100%</b>	<b>▲3%</b>	<b>567</b>	<b>100%</b>	<b>▲2%</b>	<b>9.610</b>	<b>100%</b>	<b>▲3%</b>

\* Ver delimitação setorial de base. \*\* Peso % no total do Setor de Componentes automóvel. Os valores apresentados foram arredondados, pelo que os seus somatórios podem não coincidir com os valores totais.

\*\*\* Foram consideradas outras empresas que pertencem a outros CAE não mencionados acima.

TVMA – Taxa de Variação Média Anual

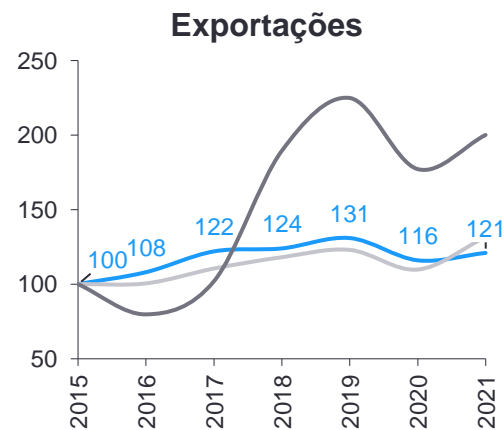
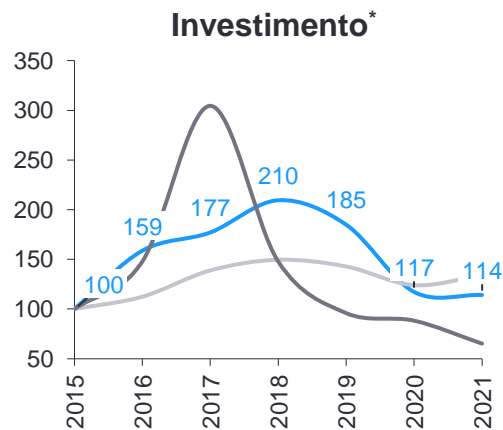
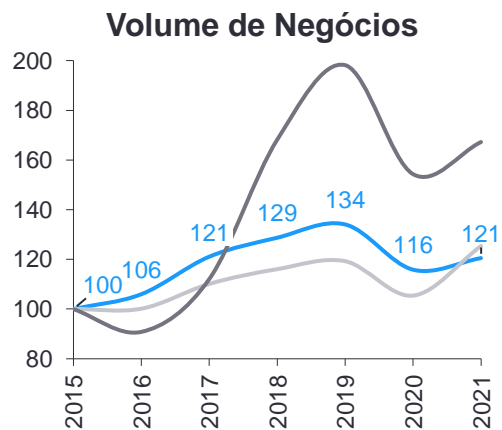
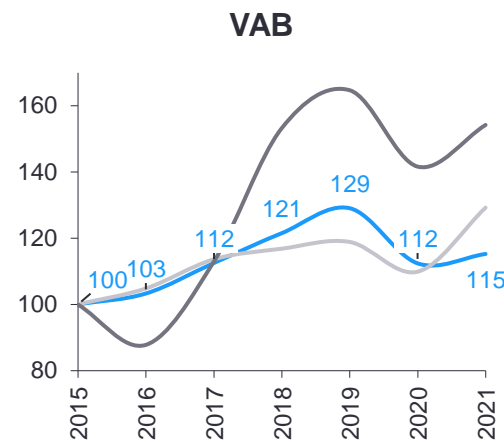
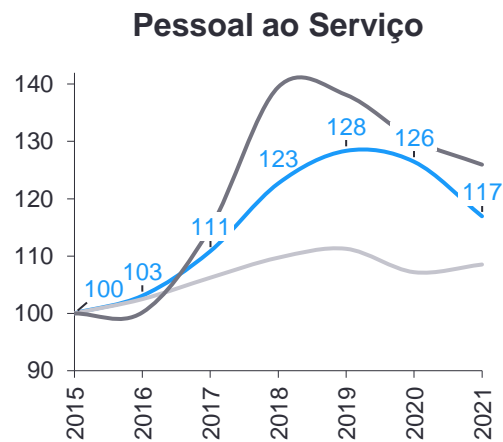
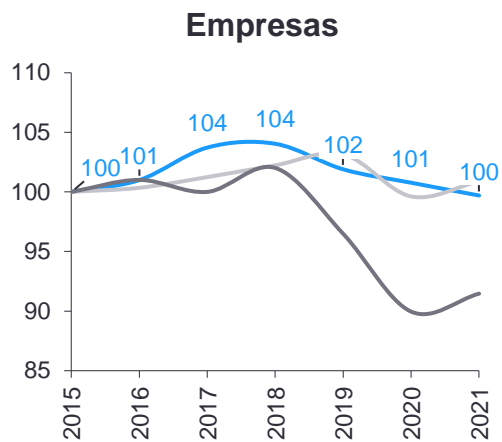
Fonte: INE, Banco de Portugal



# Os efeitos da pandemia da Covid-19 interromperam a trajetória de crescimento da última década, contudo, em 2021, a indústria reiniciou o seu processo de recuperação

Dinâmicas subsetoriais recentes (1/3)

## Grandes números da Indústria de Componentes Automóvel em Portugal (2015=100) | 2015-2021



► No período pré-pandemia Covid-19, a evolução dos principais indicadores económicos e de comércio internacional da Indústria de Componentes Automóvel apresentou uma trajetória consistentemente positiva, com uma vivacidade superior à do conjunto das indústrias transformadoras nacionais, mas menos assertiva em relação ao crescimento da fabricação de veículos: o VAB da Indústria de Componentes Auto cresceu mais de 15% entre 2015 e 2021.

► Em termos gerais, salienta-se a forte dinâmica das exportações e do volume de faturação da Indústria de Componentes Automóvel nacional, que apresentou um crescimento médio anual de 3,2% entre 2015 e 2021.

— Indústria de Componentes Automóvel — Indústria Transformadora — Fabricação de máquinas e tratores, veículos automóveis e motociclos (Construtores)

\* Formação Bruta de Capital Fixo.

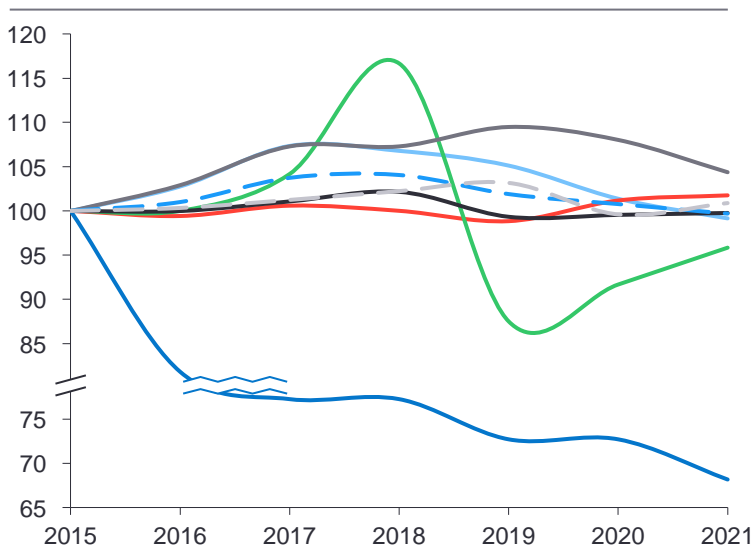
Fonte: INE, Banco de Portugal; análise EY-Parthenon

## 2. Caracterização da indústria

Entre 2015 e 2021, a Indústria de Componentes Automóvel registou, no geral, uma dinâmica mais robusta que a indústria transformadora em termos de nº de empresas, pessoal e VN

Dinâmicas subsetoriais recentes (2/3)

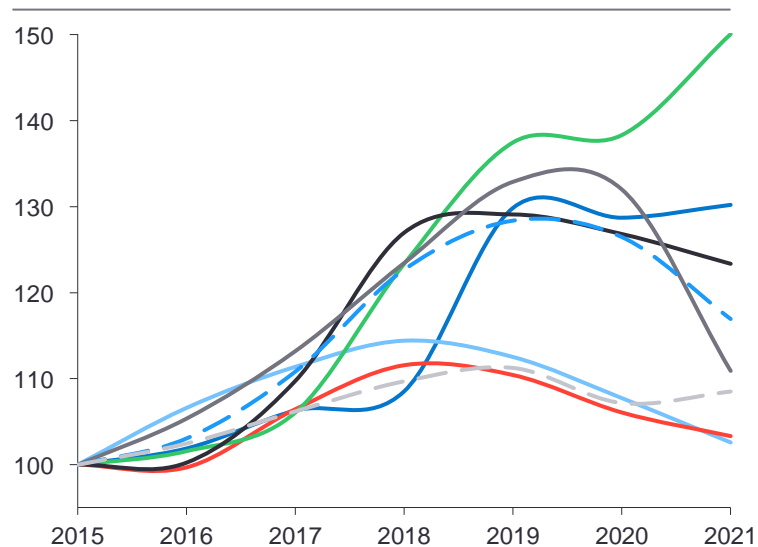
### Empresas (ano 2015=100) | 2015-2021



— Fab. de pneus e câm.-ar; reconstrução pneus  
— Fab. de moldes metálicos

- ▶ À exceção do subsector de fabricação de pneus e câmaras-de-ar; reconstrução de pneus, que decresceu no período em análise (TVMA -6%), a evolução do número de empresas que compõem a Indústria de Componentes Automóvel apresentou uma trajetória positiva até à ocorrência da Covid-19.

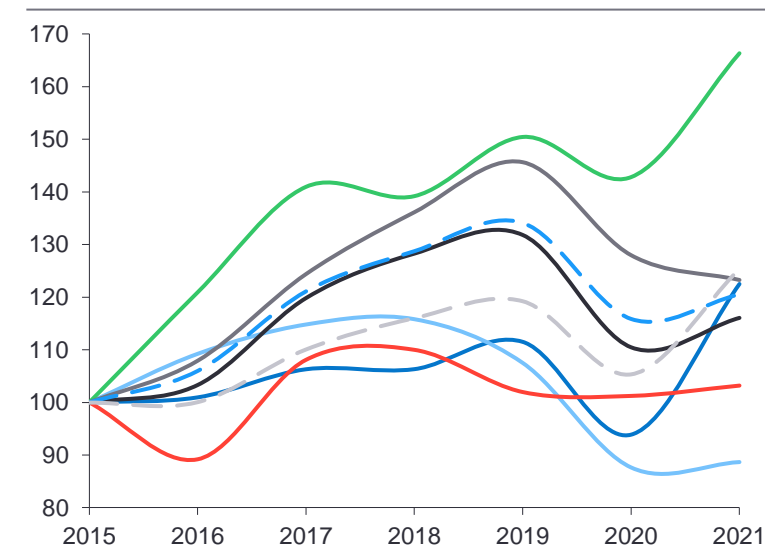
### Pessoal ao Serviço (ano 2015=100) | 2015-2021



— Fab. de pneus e câm.-ar; reconstrução pneus  
— Fab. de moldes metálicos  
— Fab. de comp. e acess. p/ veíc.  
— Outros  
— Fab. de carroç., reboq. e semi  
— Fab. de equip. elétr. p/ veíc.

- ▶ Até 2019, denota-se um crescimento contínuo do pessoal ao serviço nos vários subsectores da Indústria de Componentes Automóvel, com destaque para a fabricação de equipamento elétrico e eletrónico para veículos, que apresentou a TVMA mais elevada no período, de 7%.

### Volume de Negócios (ano 2015=100) | 2015-2021



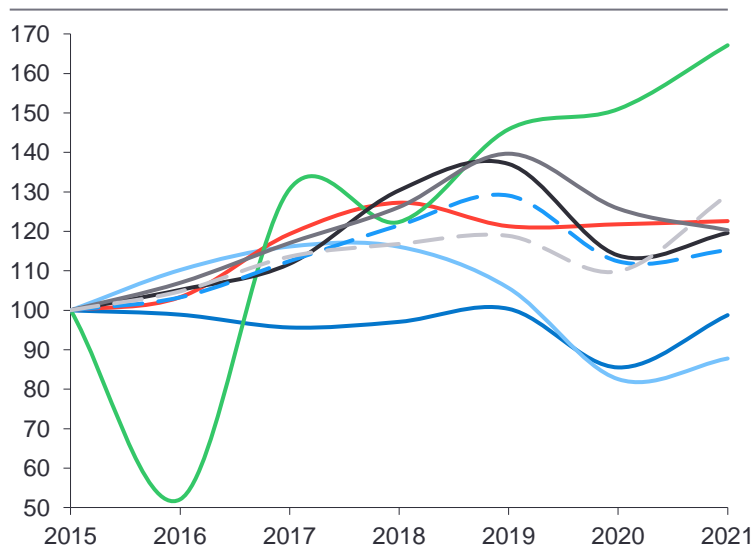
— Fab. de pneus e câm.-ar; reconstrução pneus  
— Fab. de moldes metálicos  
— Fab. de comp. e acess. p/ veíc.  
— Outros  
— Fab. de carroç., reboq. e semi  
— Fab. de equip. elétr. p/ veíc.  
— Setor de Componentes  
— Indústria Transformadora

- ▶ Em termos de volume de faturação, a Indústria de Componentes Automóvel conta com o contributo do subsector de fabricação de equipamento elétrico e eletrónico para veículos, que registou a maior TVMA, de 9%. Em contraste, a fabricação de moldes metálicos reduziu o VN em média 2% ao ano.

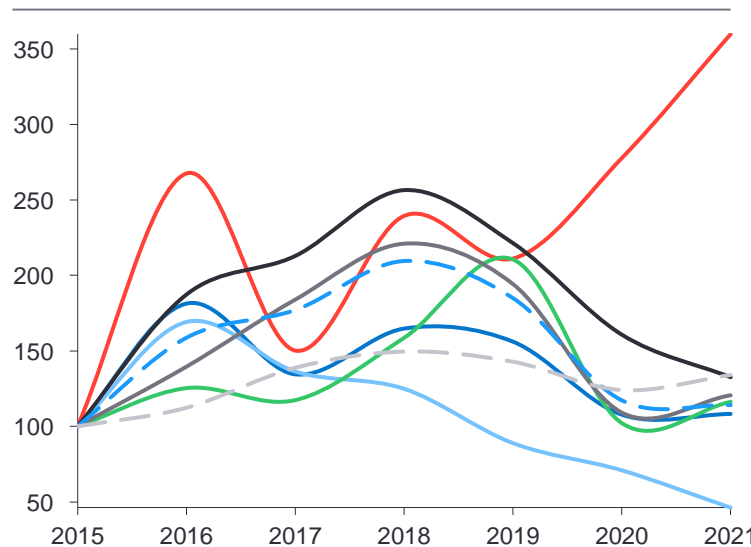
# Apesar das oscilações sentidas, entre 2015 e 2021, a Indústria de Componentes Automóvel evidenciou robustez face às IT ao nível da dinâmica do VAB, investimento e exportações

## Dinâmicas subsetoriais recentes (3/3)

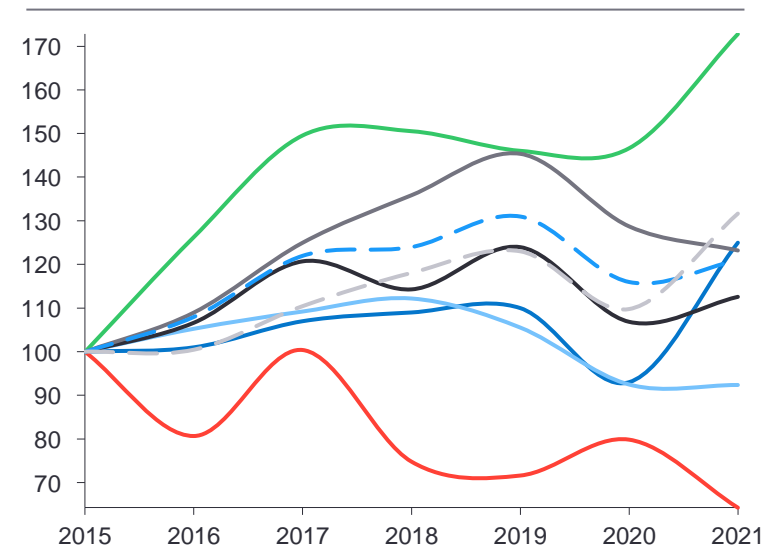
VAB (ano 2015=100) | 2015-2021



Investimento\* (ano 2015=100) | 2015-2021



Exportações (ano 2015=100) | 2015-2021



— Fab. de pneus e câm.-ar; reconstrução pneus   
 — Fab. de carroç., reboq. e semi   
 — Fab. de comp. e acess. p/ veíc.   
 - - - Setor de Componentes  
— Fab. de moldes metálicos   
 — Fab. de equip. elétr. p/ veíc.   
 — Outros   
- - - Indústria Transformadora

▶ Entre 2015 e 2021, o VAB gerado pelos subsetores da Indústria de Componentes Automóvel aumentou cerca de 15% e, em 2021 registou uma variação positiva de 3% face ao ano anterior, pese embora o contexto pandémico. O aumento do VAB foi particularmente relevante na fabricação de equipamento elétrico e eletrónico para veículos.

▶ O nível de investimento (FBCF) realizado oscilou bastante no período 2015-2021, quer ao nível da Indústria de Componentes Automóvel como um todo, quer ao nível de cada um dos seus subsetores: o subsector de fabricação de carroçarias, reboques e semi-reboques foi o que mais cresceu (TVMA de 24%).

▶ Na dimensão das exportações, o subsector de fabricação de equipamento elétrico e eletrónico para veículos revelou-se o mais dinâmico, com volumes de exportações elevados e uma TVMA de 10%, enquanto que o subsector de carroçarias, reboques e semi-reboques verificou um decréscimo nas exportações de 7%/ano.

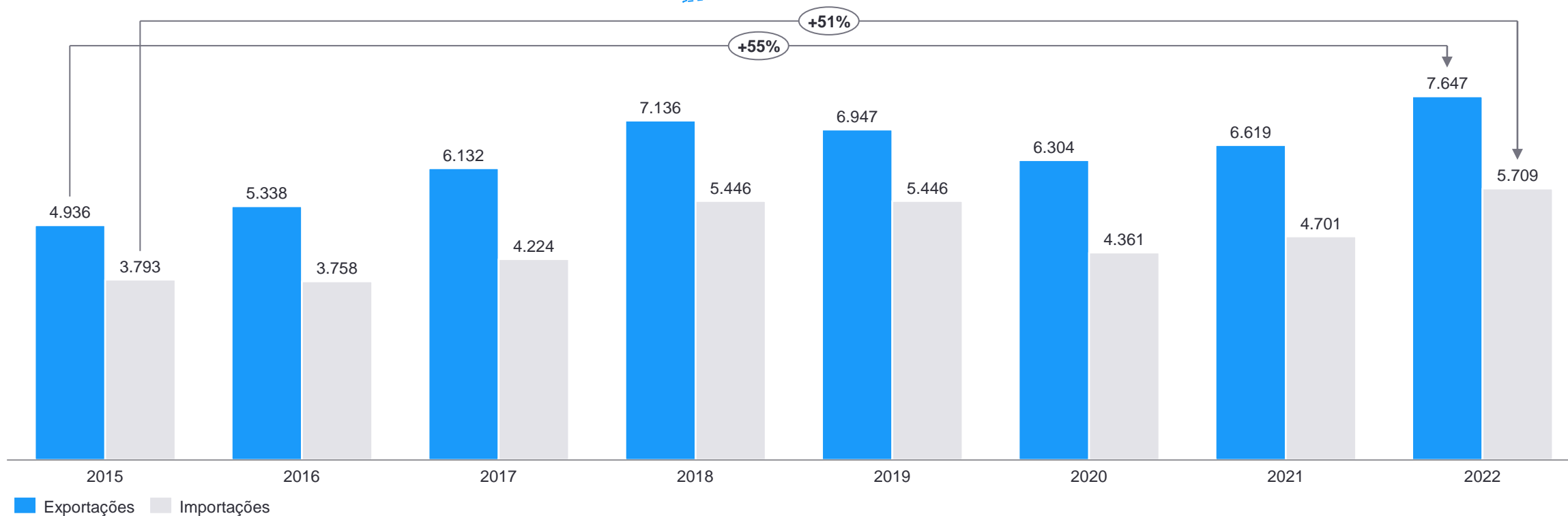
# A balança comercial da Indústria de Componentes Auto em Portugal mostrou-se sempre superavitária no período 2015-2022, e foi reforçada entre 2015 e 2022

Análise do comércio internacional (1/5)

## Exportações e importações de Componentes Automóvel em Portugal (M€) | 2015-2022

▶ Entre 2015 e 2022, o volume de exportações da indústria de componentes auto manteve-se sempre superior ao das importações, justificando uma balança comercial superavitária.

▶ O saldo comercial positivo foi, em grande parte, impulsionado pela existência de uma indústria automóvel muito centrada nos componentes, altamente exportadora. De referir que, pese embora as importações de componentes também estar a ser influenciada pelas peças que são importadas para o mercado pós-venda, a balança comercial melhorou nos últimos anos.

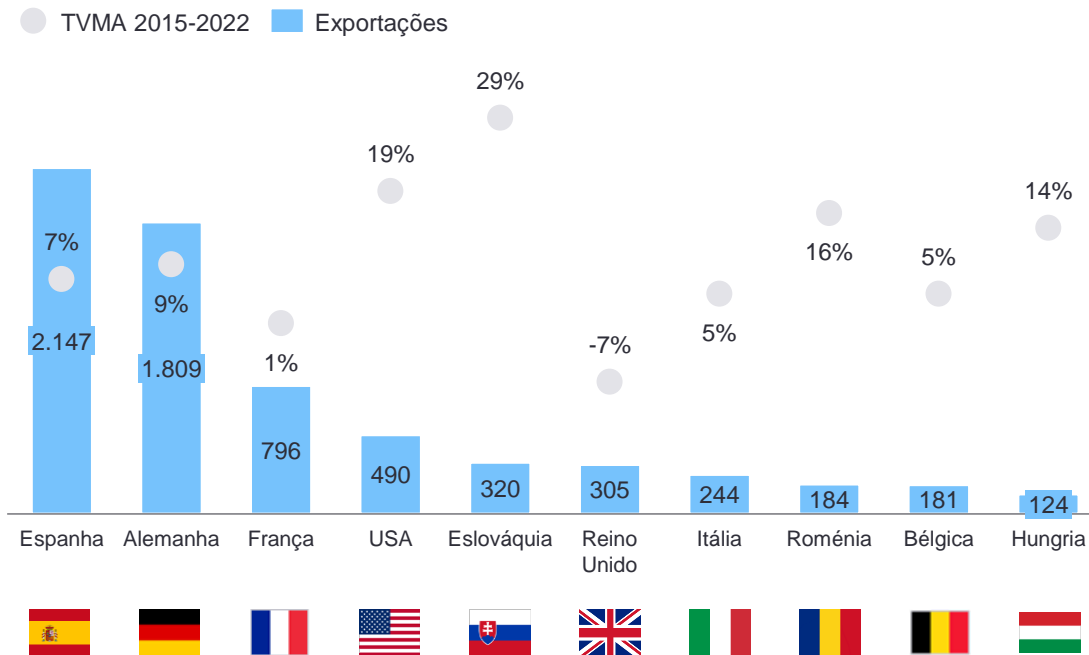


## 2. Caracterização da indústria

# Espanha é o principal destino das exportações portuguesas de componentes automóvel, ao passo que a Eslováquia e EUA são os países mais dinâmicos nesta dimensão

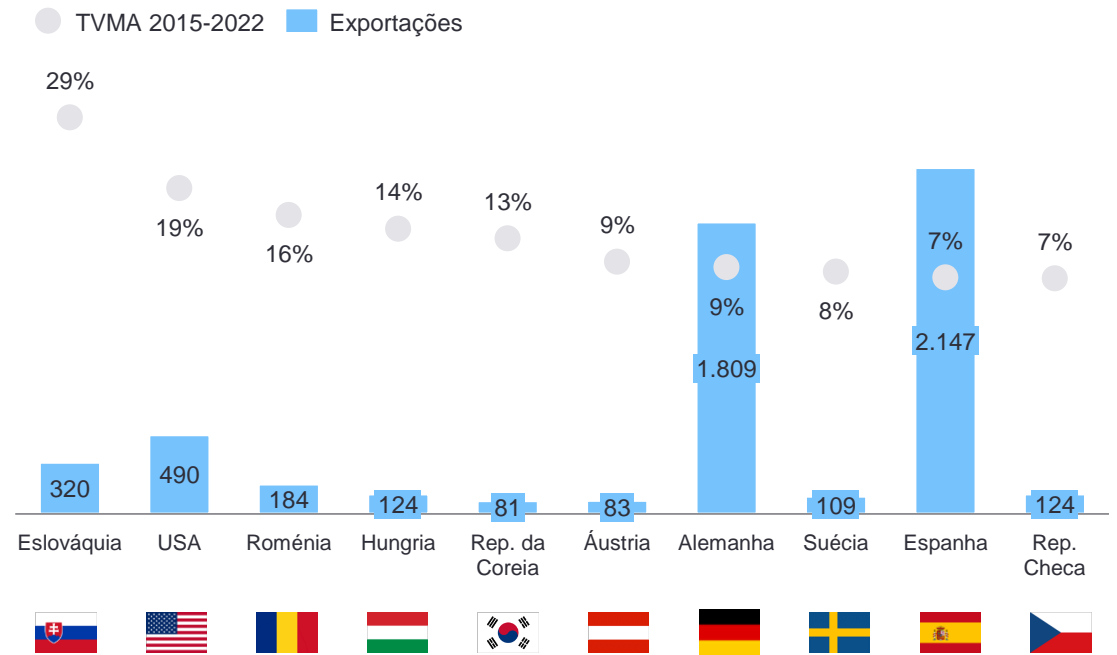
Análise do comércio internacional (2/5)

### Principais destinos das exportações portuguesas da Indústria de Componentes Automóvel (M€) | 2022



- ▶ O facto de muitas das economias avançadas da Europa estarem presentes no *ranking* das exportações nacionais de componentes automóvel revela um posicionamento elevado da indústria de componentes de automóvel nacional, bem como uma capacidade diferenciadora plasmada na presença de mercados igualmente exigentes e mais longínquos, como é o caso dos EUA.

### Destinos mais dinâmicos\* das exportações portuguesas da Indústria de Componentes Automóvel (M€) | 2015-2022



- ▶ Em termos de dinâmica, Eslováquia, EUA e Roménia aparecem no top 11 das exportações nacionais, com as TVMA mais elevadas. De realçar também o crescimento registado pelas exportações para Espanha e da Alemanha (que são os principais parceiros comerciais) e o aprofundamento das relações comerciais com países europeus muito dinâmicos (e.g. Roménia e Hungria).

\* Consideraram-se apenas os países com uma quota de 1% no total das exportações nacionais.

TVMA – Taxa de Variação Média Anual

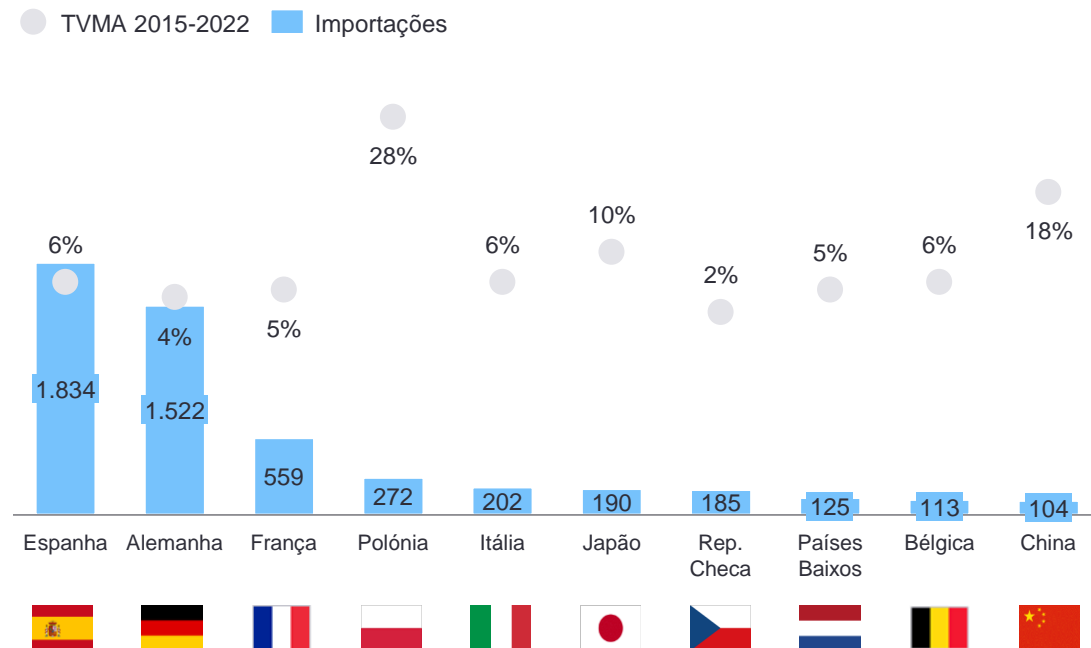
Fonte: ITC Trade Map; análise EY-Parthenon

## 2. Caracterização da indústria

# O padrão geográfico das importações portuguesas é similar ao das exportações, ressaltando os parceiros de maior proximidade e os principais players europeus

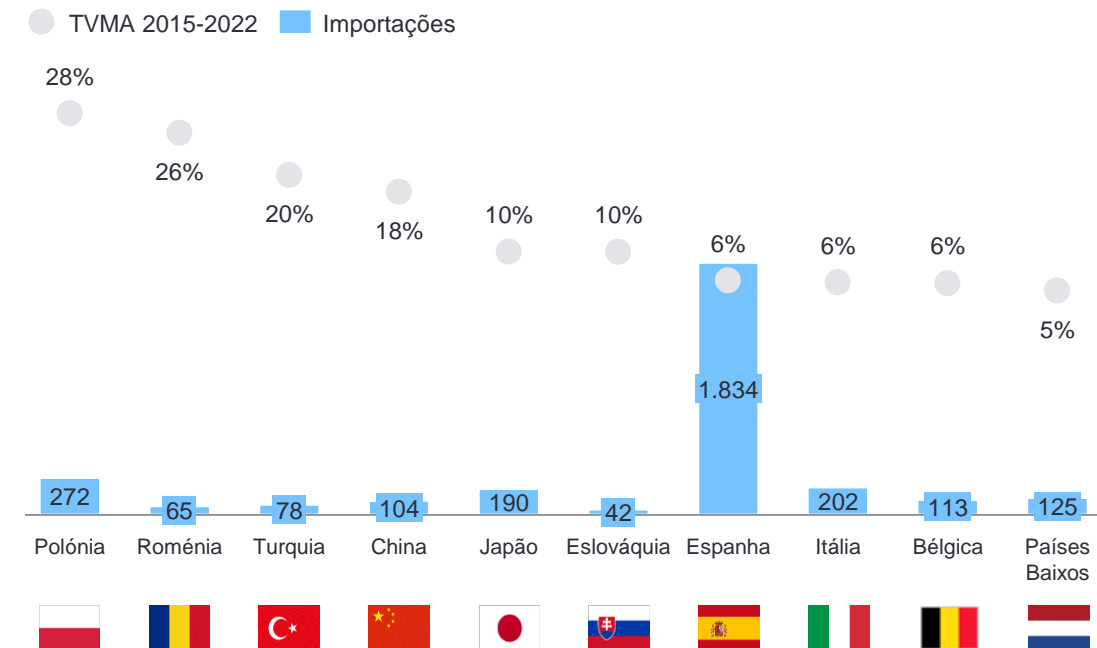
Análise do comércio internacional (3/5)

### Principais origens das importações portuguesas da Indústria de Componentes Automóvel (M€) | 2022



- ▶ De forma geral, a partir da análise do top 10 dos mercados de importação, conclui-se que, pelo menos, 84% das importações portuguesas são provenientes de países europeus. Importa destacar países emergentes como a China e a República Checa, com o primeiro a representar cerca de 3% das importações de componentes automóvel nacionais e o segundo 2%.

### Origens mais dinâmicas\* das importações portuguesas da Indústria de Componentes Automóvel (M€) | 2015-2022



- ▶ Espanha, enquanto país de origem das importações mais relevante, também se inclui no top 10 dos países mais dinâmicos. Em termos de dinâmica, destaca-se ainda o crescimento de Polónia, Roménia, Turquia e China, dado que uma significativa parte dos fabricantes de componentes de automóvel estão localizados nestes países.

\* Consideraram-se apenas os países com uma quota de 1% no total das importações nacionais.

TVMA – Taxa de Variação Média Anual

Fonte: ITC Trade Map; análise EY-Parthenon

# Entre os principais componentes automóvel exportados por Portugal em 2022, os “pneumáticos novos de borracha” constituem o produto em destaque, com uma quota de 15%

Análise do comércio internacional (4/5)

## Principais Componentes Automóvel exportados por Portugal | 2022

Rank	NC 6D	Descrição	Exportações (€M)	Quota no Total Componentes (%)	TVMA 2015-22
1	4011.10	Pneumáticos novos, de borracha, do tipo utilizado em automóveis de passageiros, incluídos os veículos de uso misto e os automóveis de corrida	1.203	16%	▲ 4%
2	8708.99	Partes e acessórios para tratores, veículos automóveis para o transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais, não especificadas nem compreendidas noutras posições	1.071	14%	▲ 6%
3	8708.92	Silenciosos, tubos (canos) de escape e respetivas partes, para tratores, veículos automóveis para o transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais, não especificados nem compreendidos noutras posições	819	11%	▲ 6%
4	8527.21	Aparelhos recetores de radiodifusão que só funcionem com fonte externa de energia, para veículos automóveis, combinados com um aparelho de gravação ou de reprodução de som	695	9%	▲ 9%
5	8708.29	Partes e acessórios de carroçarias para tratores, para veículos para transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais (exceto para-choques e suas partes, cintos de segurança e, para-brisas, vidros traseiros e outros vidros para automóveis)	427	6%	▲ 6%

▶ Entre os principais componentes automóvel exportados por Portugal destaca-se os “pneumáticos novos, de borracha”, com uma quota significativa, respondendo por €1.203 milhões em 2022.

▶ Todos os produtos do top 5 de principais componentes auto exportados por Portugal apresentam TVMA 2015-2022 positivas, com destaque para a tipologia de produto “Aparelhos recetores de radiodifusão”.

# Do lado das importações, o produto “partes e acessórios para tratores, veículos automóveis para o transporte de = > 10 pessoas” surge com a quota mais elevada

Análise do comércio internacional (5/5)

## Principais Componentes Automóvel importados por Portugal | 2022

Rank	NC 6D	Descrição	Importações (€M)	Quota no Setor Componentes (%)	TVMA 2015-22
1	8708.99	Partes e acessórios para tratores, veículos automóveis para o transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais, não especificadas nem compreendidas noutras posições	1.531	27%	▲ 4%
2	8708.40	Caixas de velocidades e suas partes, para tratores, para veículos para transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais, não especificados nem compreendidos noutras posições	433	8%	▲ 6%
3	8407.34	Motores de pistão alternativo, de ignição por faísca (centelha) (motor de explosão), do tipo utilizado para propulsão de veículos de cilindrada > 1.000 cm <sup>3</sup>	376	7%	▲ 27%
4	4011.10	Pneumáticos novos, de borracha, do tipo utilizado em automóveis de passageiros, incluídos os veículos de uso misto e os automóveis de corrida	320	6%	▲ 5%
5	8708.29	Partes e acessórios de carroçarias para tratores, para veículos para transporte de = > 10 pessoas, incluindo o motorista, automóveis de passageiros, veículos automóveis para transporte de mercadorias e veículos automóveis para usos especiais (exceto para-choques e suas partes, cintos de segurança e, para-brisas, vidros traseiros e outros vidros para automóveis)	282	5%	▲ 11%

▶ Entre os principais componentes automóvel importados por Portugal destaca-se os “partes e acessórios para tratores, veículos automóveis para o transporte de = > 10 pessoas”, com uma quota significativa, respondendo por €1.531 milhões em 2022.

▶ Todos os produtos do top 5 de principais componentes auto importados por Portugal apresentam TVMA 2015-2022 positivas, com destaque para a tipologia de produto “motores de pistão alternativo, de ignição por faísca, do tipo utilizado para propulsão de veículos de cilindrada > 1.000 cm<sup>3</sup>”.



# Índice

1. Introdução
2. Caracterização da indústria
- 3. Posicionamento competitivo da indústria**
4. Tendências e cenários na indústria
5. Conclusões e recomendações

# O posicionamento competitivo da Indústria de Componentes Automóvel portuguesa foi analisado com base numa bateria restrita de indicadores relevantes

## Características de competitividade da indústria (1/6)



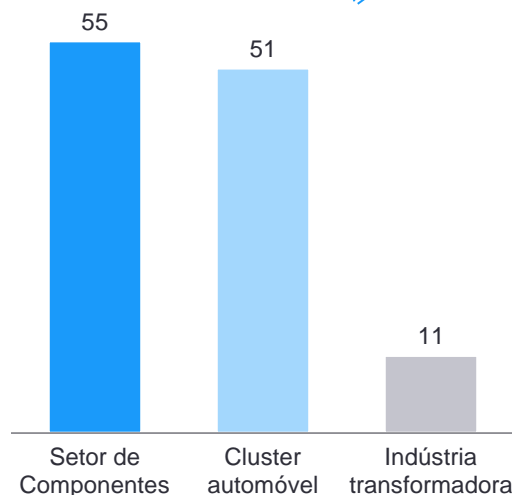
# A Indústria de Componentes Automóvel em Portugal revela uma sofisticação e uma competitividade superior à média das Indústrias Transformadoras nacionais

Características de competitividade da indústria (2/6)

## Indicadores de competitividade da Indústria de Componentes Automóvel em Portugal | 2021

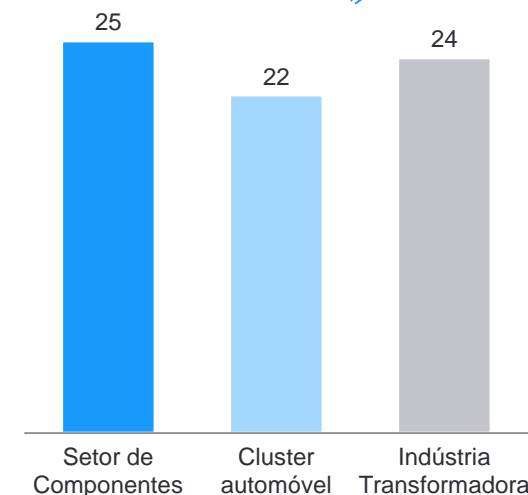
**Dimensão média empresarial (nº)**  
(nº de empregados/nº de empresas)

▶ A presença de *players* de grande dimensão em Portugal (e.g. Bosch, Simoldes, Autoeuropa), ajuda a que a dimensão média das empresas da indústria automóvel seja superior à média das indústrias transformadoras.



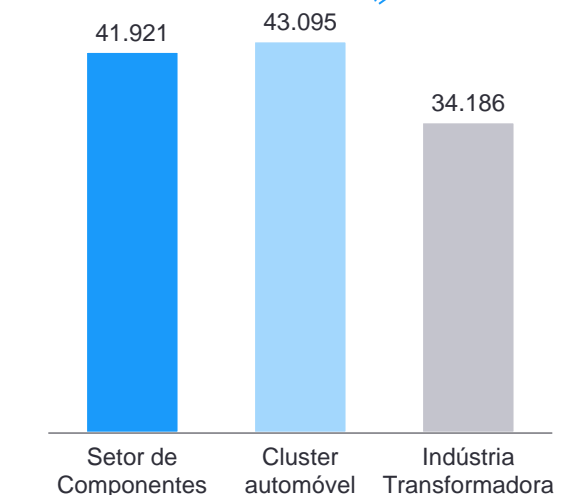
**Criação de valor (%)**  
(VAB/Volume de negócios)

▶ A Indústria de Componentes Automóvel em Portugal apresenta maior capacidade de geração de resultados face à média das indústrias transformadoras: a incorporação de valor chega a cerca de 25%.



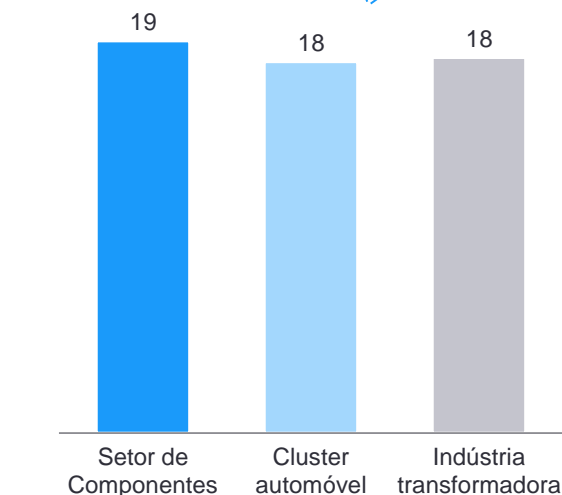
**Produtividade aparente do trabalho (€)**  
(VAB/nº de empregados)

▶ A produtividade do trabalho confirma a crescente preponderância da indústria automóvel e da Indústria de Componentes Automóvel como motores da economia e da produtividade nacional.



**Taxa de investimento (%)**  
(Investimento\*/VAB)

▶ O atual contexto de incerteza provocou uma quebra acentuada do investimento no cluster automóvel nacional, mantendo-se, contudo, acima da média das indústrias transformadoras nacionais.

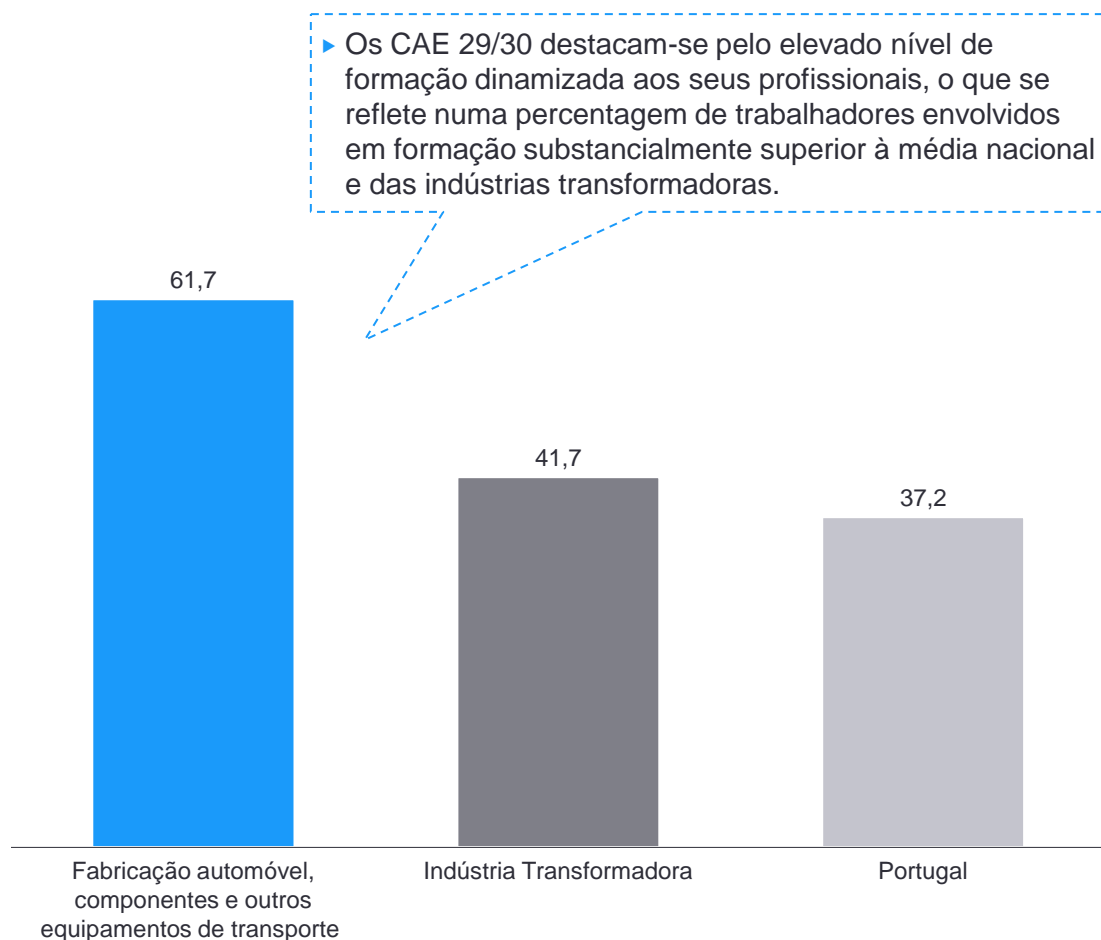


\* Formação Bruta de Capital Fixo  
Fonte: INE; análise EY-Parthenon

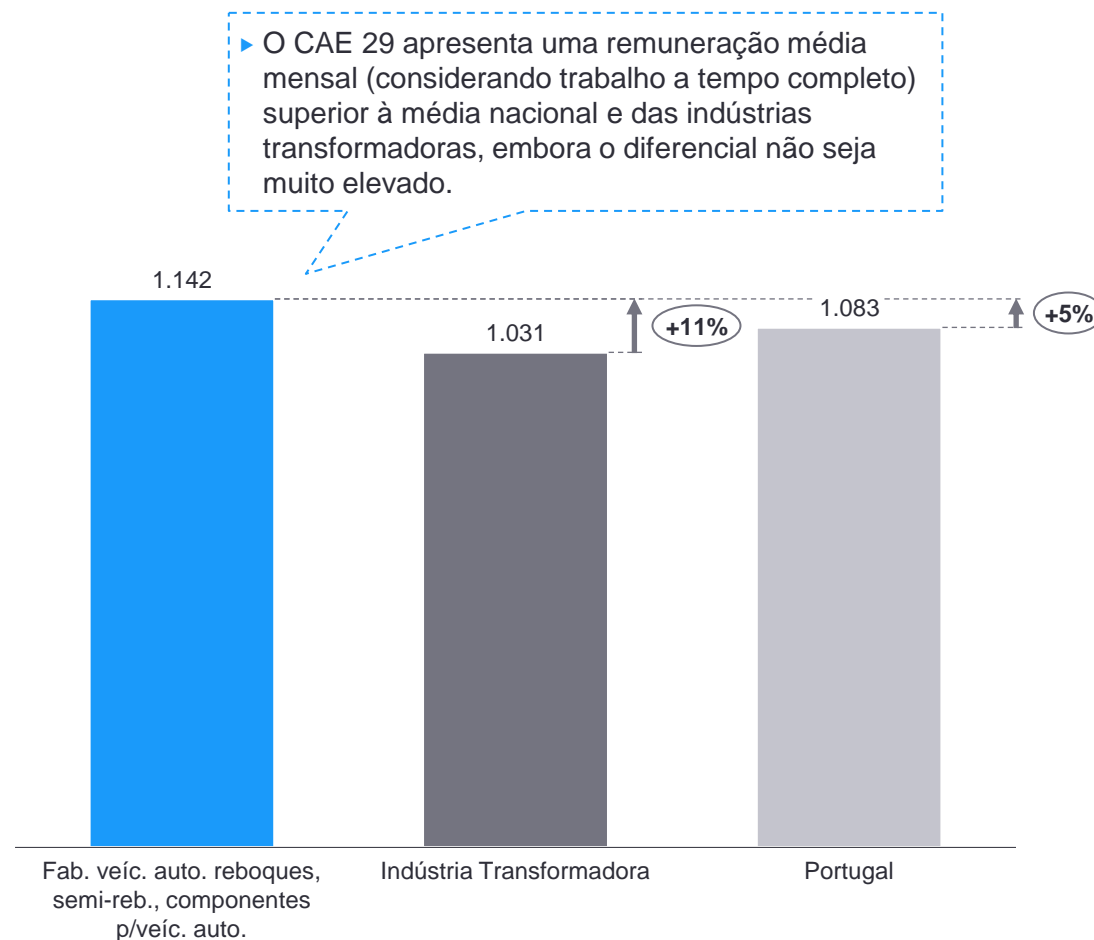
# O investimento em formação e a remuneração média mensal no Cluster Automóvel nacional demonstra uma aposta na captação e retenção de talento crítico

Características de competitividade da indústria (3/6)

## Trabalhadores envolvidos em formação nos CAE 29/30\* (%) | 2019



## Remuneração média mensal no CAE 29\*\* (€) | 2021



\* Fabricação de veículos automóveis, reboques, semi-reboques e componentes para veículos automóveis; Fabricação de outro equipamento de transporte

\*\* Fabricação de veículos automóveis, reboques, semi-reboques e componentes para veículos automóveis

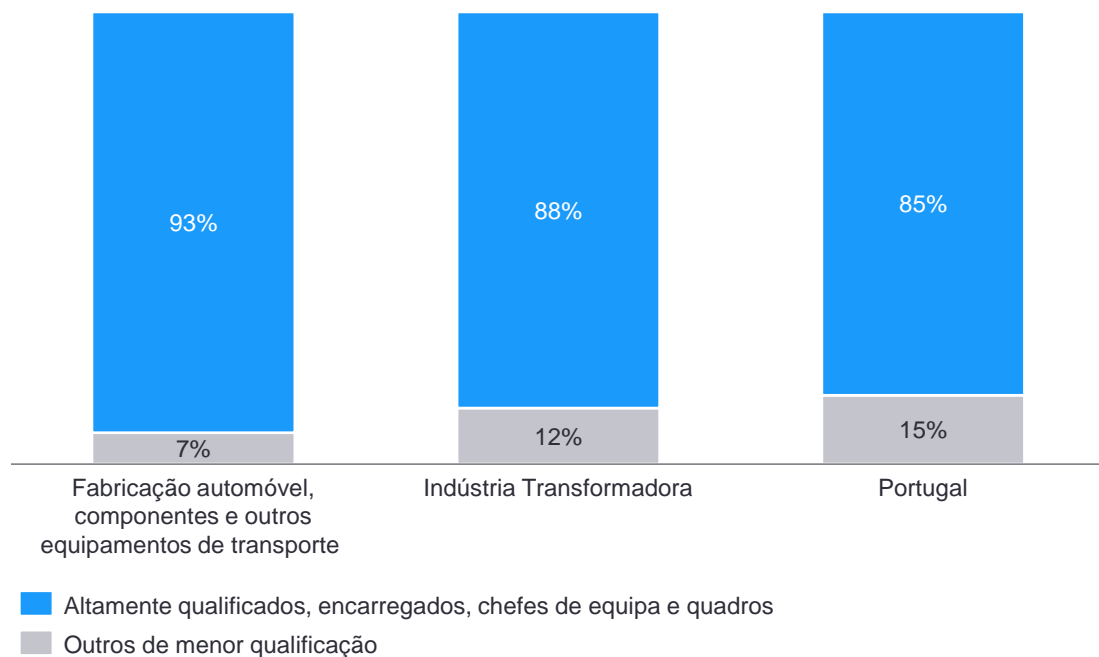
Fonte: Observatório Automóvel; GEP – Quadros de Pessoal

# Não obstante ao elevado grau de trabalhadores altamente qualificados, encarregados, chefes de equipa e quadros, a representatividade do ensino superior é ainda reduzida

Características de competitividade da indústria (4/6)

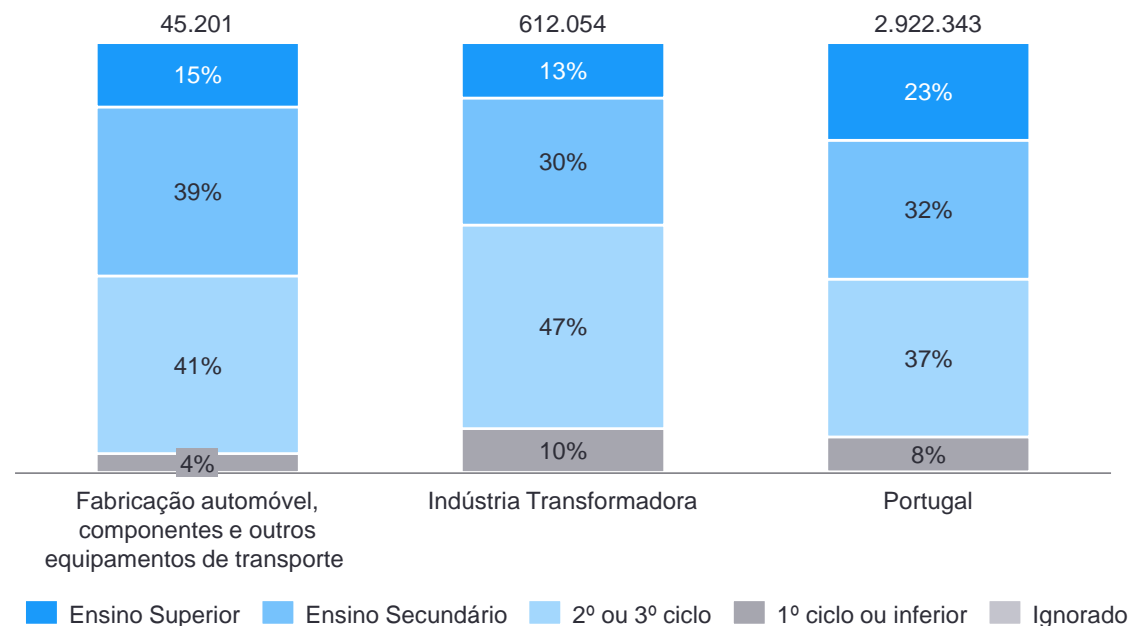
## Grau de qualificação nas CAE 29/30\* (%) | 2021

▶ O peso de trabalhadores altamente qualificados, encarregados, chefes de equipa e quadros nos CAE 29/30 é superior à média nacional e das indústrias transformadoras, refletindo o elevado nível de qualificação dos seus profissionais.



## Trabalhadores nas CAE 29/30\* por nível de habilitação literária (%) | 2021

▶ Pese embora o elevado nível de qualificação dos trabalhadores dos CAE 29/30, os trabalhadores com ensino superior representam cerca de 15% do emprego, reforçando a necessidade de maior capacidade de atração de pessoal especializado em áreas de valor para esta indústria.



\* Fabricação de veículos automóveis, reboques, semi-reboques e componentes para veículos automóveis; Fabricação de outro equipamento de transporte

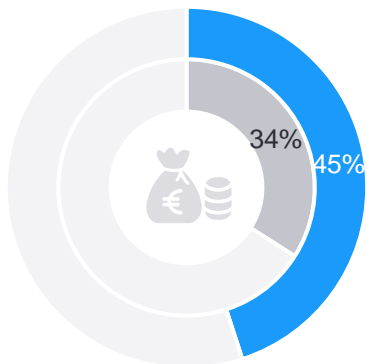
Fonte: GEP – Quadros de Pessoal

# A falta de financiamento interno e a dificuldade na obtenção de apoios públicos são os principais fatores que dificultaram o início de atividades de inovação na indústria auto

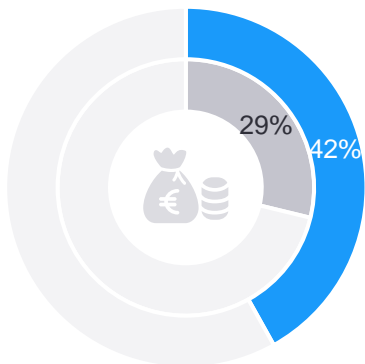
Características de competitividade da indústria (6/6)

## Fatores que dificultaram a tomada de decisão das empresas em iniciar ou executar atividades de inovação | 2020

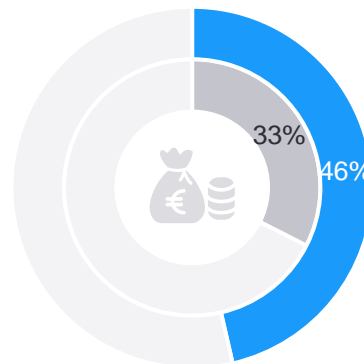
Falta de financiamento interno para inovação



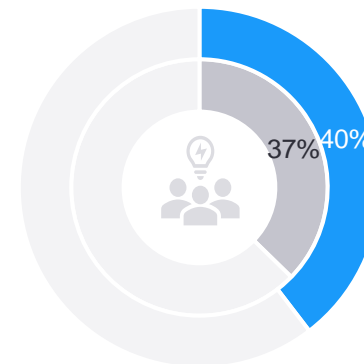
Falta de crédito ou de investimento privado



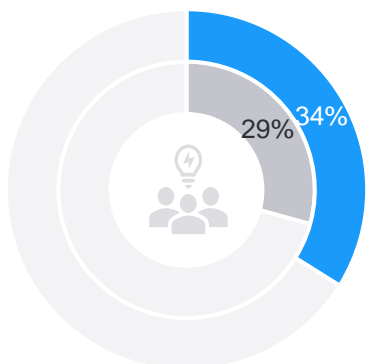
Dificuldades na obtenção de subvenções públicas ou subsídios



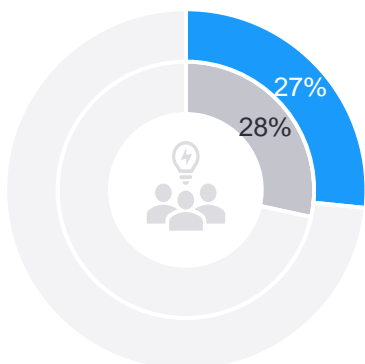
Falta de funcionários qualificados na empresa



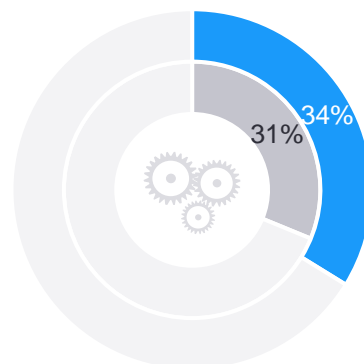
Falta de parceiros de colaboração



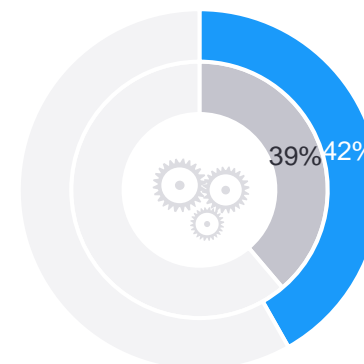
Falta de acesso a conhecimento externo



Mercado com procura incerta para as suas ideias



Diferentes prioridades dentro da empresa

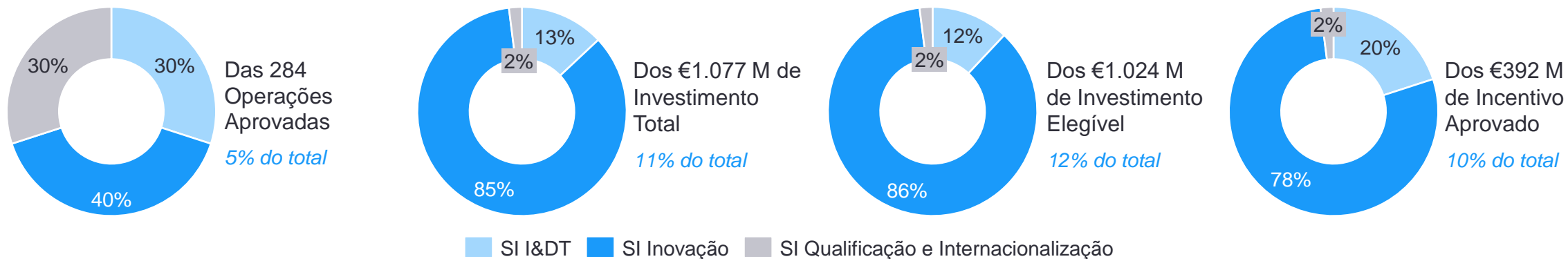


● Proporção de empresas do CAE 29 que classificou o fator com elevada ou média importância    ● Proporção de empresas em Portugal que classificou o fator com elevada ou média importância

# As empresas do Cluster Automóvel nacional recorrem com frequência aos apoios públicos ao investimento disponíveis, destacando-se a importância do SI Inovação

Importância das ajudas públicas

Peso do Cluster Automóvel nos Sistemas de Incentivos às empresas do PT2020 (SI I&DT, SI Inovação e SI Qualificação e Internacionalização)



O apoio à **Indústria de Componentes Automóvel** envolveu 261 operações aprovadas, num investimento total de €1.029M ...

O apoio à **Fabricação de veículos\*** abrangeu em 23 operações aprovadas, num investimento total de €48M ...

**261**  
Projetos Aprovados

**€1.028.587.157**  
Investimento Total

**23**  
Projetos Aprovados

**€48.034.362**  
Investimento Total

**€980.677.022**  
Despesa Elegível

**€372.923.030**  
Incentivo Total

**€42.989.641**  
Despesa Elegível

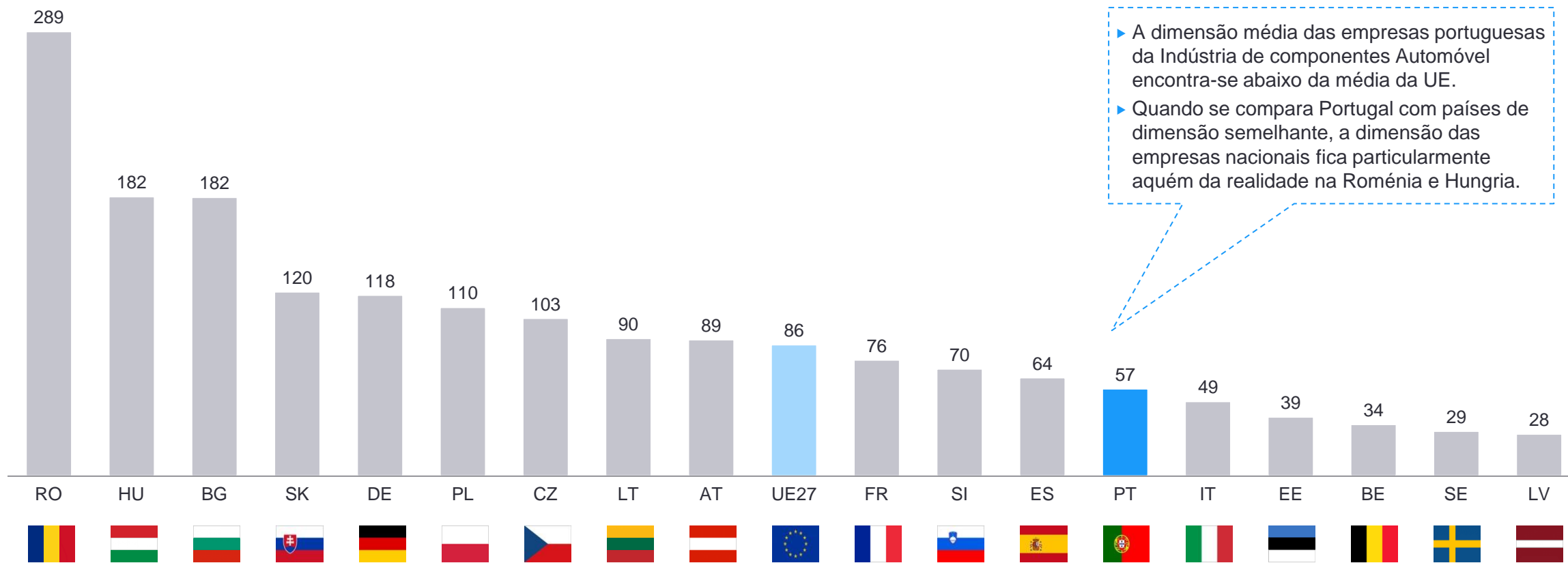
**€18.899.374**  
Incentivo Total

\* Incluem-se a fabricação de máquinas e de tratores, veículos automóveis e motocicletas  
Fonte: Portugal 2020 (considerando os projetos aprovados até 31/12/2021); análise EY-Parthenon

# Em 2020, a Indústria de Componentes Automóvel nacional posicionou-se abaixo da média da UE-27 em termos de dimensão média

Comparação competitiva no contexto europeu (1/4)

## Dimensão média\* das empresas da Indústria de Componentes Automóvel na Europa (nº) | 2020



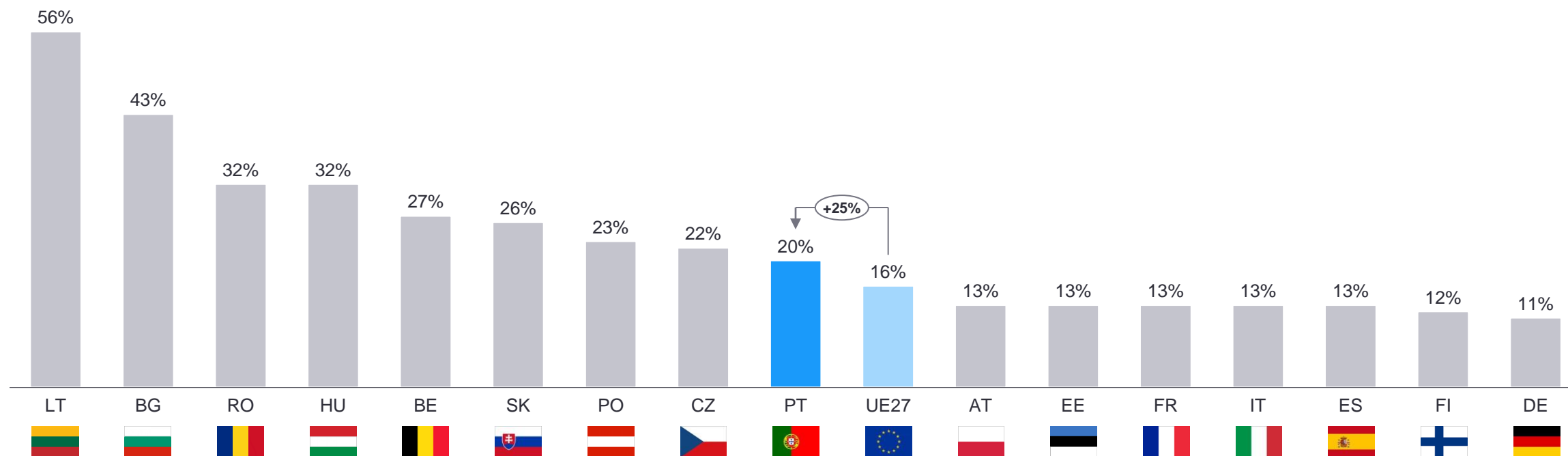
\* Número médio de colaboradores por empresa  
\*\* Por indisponibilidade de dados, Eslovénia não inclui a CAE 2211  
Fonte: Eurostat



# Os países do Leste Europeu destacam-se por registarem taxas de investimento na Indústria de Componentes Automóvel muito superiores à média europeia e a Portugal

Comparação competitiva no contexto europeu (2/4)

## Taxa de investimento\* das empresas na Indústria de Componentes Automóvel na Europa (%) | 2020



► Em 2020, observou-se que os **países do Leste da Europa** (nomeadamente a Lituânia, Bulgária e Roménia) apresentaram **taxas de investimento na Indústria de Componentes Automóvel particularmente elevadas**, em linha com o crescimento destes mercados.

► Observa-se que **Portugal registou uma taxa de investimento superior à média europeia em 25%**.  
► Dos países observados, **Alemanha e Finlândia**, apresentam a menor taxa de investimento, com 12% e 11%, respetivamente.

\* Calculado pelo rácio entre o investimento (FBCF) e o valor acrescentado bruto

\*\* Por indisponibilidade de dados, a Bulgária e a Finlândia não incluem o CAE 2211 e a Roménia não inclui o CAE 2920

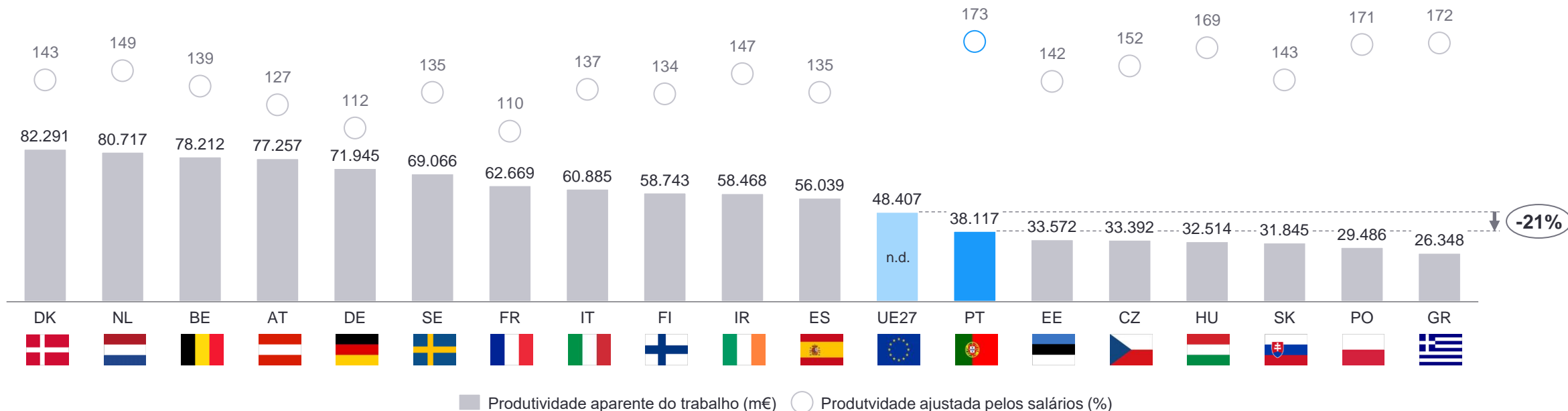
Fonte: Eurostat

### 3. Posicionamento competitivo (face ao cluster automóvel dos países europeus)

# A produtividade aparente do trabalho do Setor de Componentes Automóvel está abaixo da média da UE, pelo que a sua competitividade externa depende de salários baixos

Comparação competitiva no contexto europeu (3/4)

## Produtividade do trabalho\* do Setor de Componentes Automóvel na Europa | 2020



- ▶ **Portugal encontra-se abaixo do limiar da UE27** ao nível da produtividade aparente do trabalho, apresentando um valor de 38 mil euros face a 48 mil euros da UE27.
- ▶ **A Dinamarca é o país com maior produtividade aparente do trabalho**, com 82 mil euros. Pelo lado negativo, destacam-se a Polónia e a Grécia, com 29 mil euros e 26 mil euros, respetivamente.

- ▶ No entanto, **se se considerar a produtividade do trabalho ajustada pelos salários** verificam-se **alterações no posicionamento de alguns países**.
- ▶ De facto, **países** como a Grécia, **comumente associado a remunerações inferiores**, apresenta uma produtividade superior aos restantes países europeus.
- ▶ Destaca-se, ainda, que **Portugal** registou uma produtividade ajustada pelos salários **superior aos seus congéneres europeus**.

\* A produtividade aparente do trabalho mede valor acrescentado bruto gerado por cada unidade de pessoal ao serviço. A produtividade ajustada pelos salários mede o valor acrescentado bruto gerado por cada unidade monetária despendida em custos com pessoal.

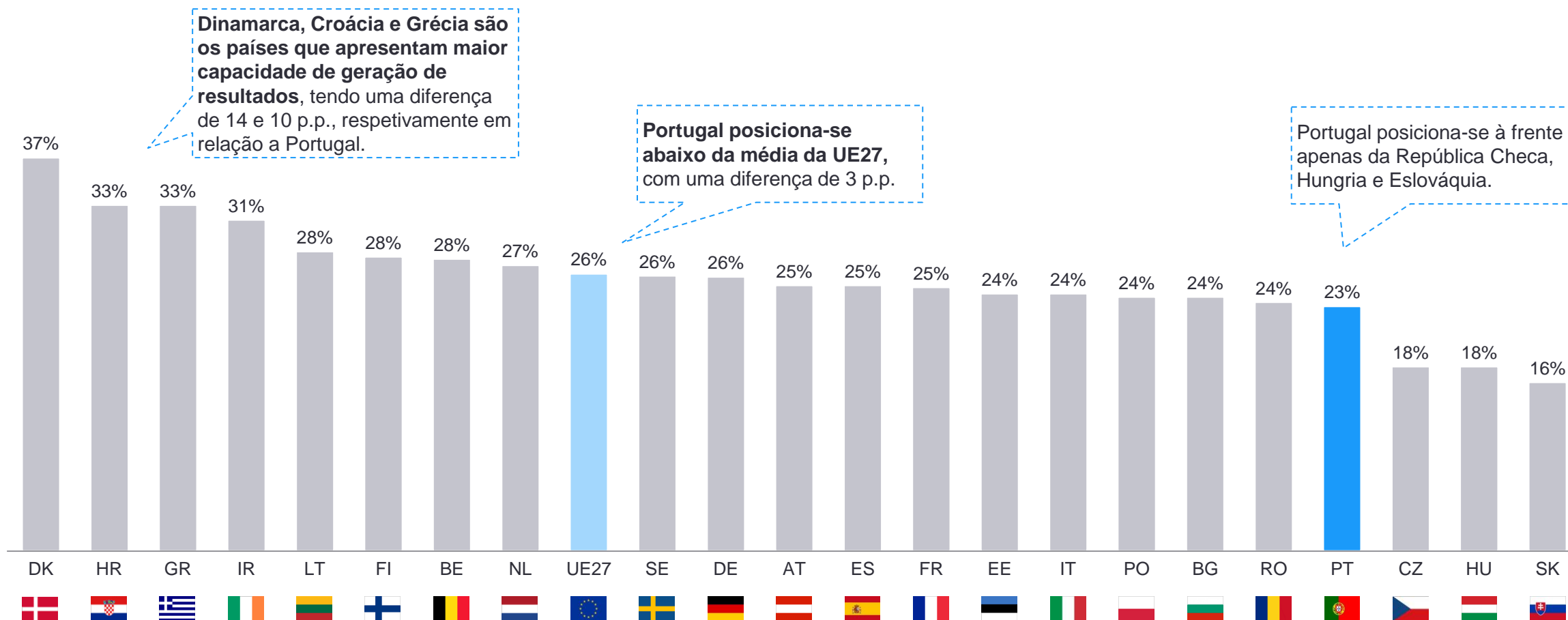
\*\* Por indisponibilidade de dados, os Países Baixos e a Finlândia não incluem o CAE 2211, Irlanda não inclui o CAE 2931, dados UE n.d. para a produtividade ajustada pelos salários

Fonte: EY-Parthenon com base em dados do Eurostat

# Em 2020, a Indústria de Componentes Automóvel nacional posicionou-se abaixo da média da UE-27 em termos de criação de valor

Comparação competitiva no contexto europeu (4/4)

## Criação de Valor\* na Indústria de Componentes Automóvel na Europa (%) | 2020



\* Calculado pelo rácio entre o valor acrescentado bruto e o volume de negócios.

\*\* Por indisponibilidade de dados, os Países Baixos e a Finlândia não incluem o CAE 2211, UE27 não inclui o CAE 2920 e Irlanda não inclui o CAE 2931.

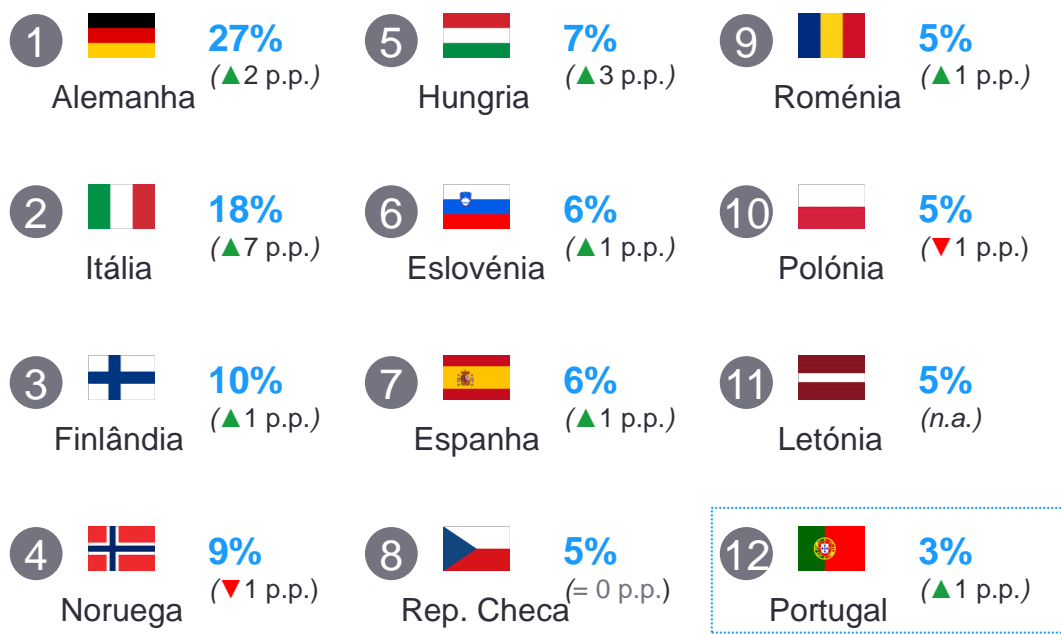
Fonte: Eurostat

# As empresas do Cluster Automóvel nacional têm exibido uma tendência de reforço da inovação e, em especial, da inovação colaborativa

## Características de competitividade da indústria

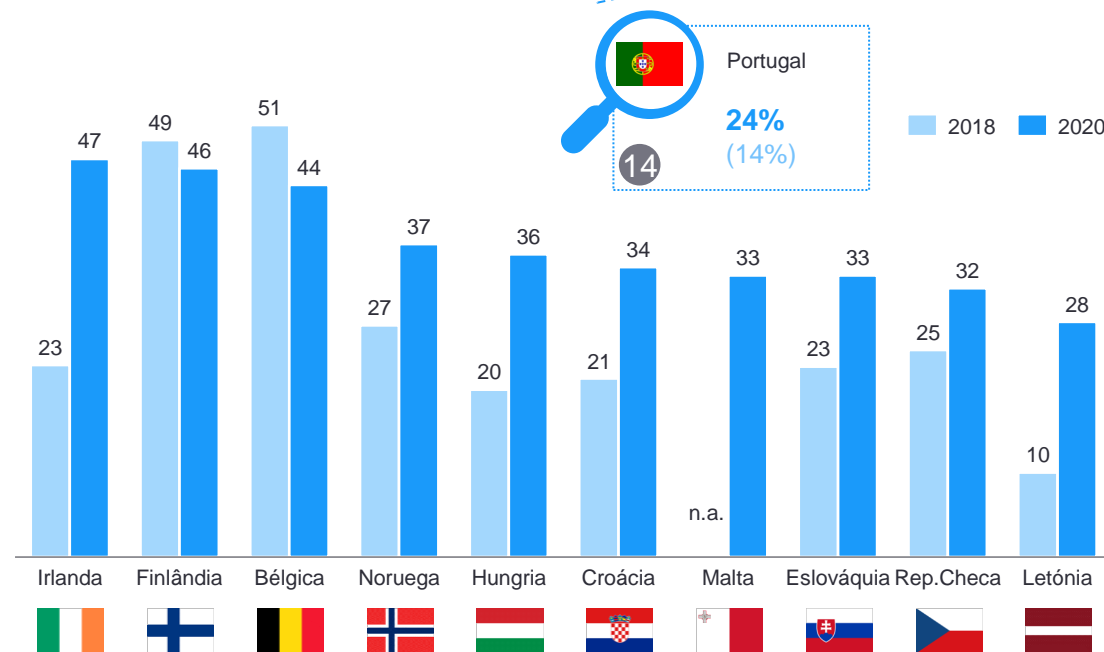
### Peso do BERD no VAB do CAE 29\* na Europa (%) | 2018-2020

▶ No contexto internacional, a intensidade de I&D do CAE 29 nacional difere significativamente de alguns países europeus: neste âmbito, as empresas de fabricação de veículos automóveis, reboques, semi-reboques e componentes da Alemanha destacam-se pelo mais elevado peso da despesa em I&D na riqueza gerada.



### Peso das empresas que cooperaram em processo de inovação das empresas do CAE 29\* na Europa (%) | 2018-2020

▶ No panorama Europeu, na vertente da cooperação para a inovação das empresas do CAE 29, os países nórdicos (Irlanda e Finlândia) lideram o ranking.  
▶ Portugal registou uma variação positiva de 10 p.p. entre 2018 e 2020, aproximando-se de países do Leste Europeu.



\*Fabricação de veículos automóveis, reboques, semi-reboques e componentes para veículos automóveis  
\*\*Business Expenditures in Research & Development  
Fonte: Eurostat

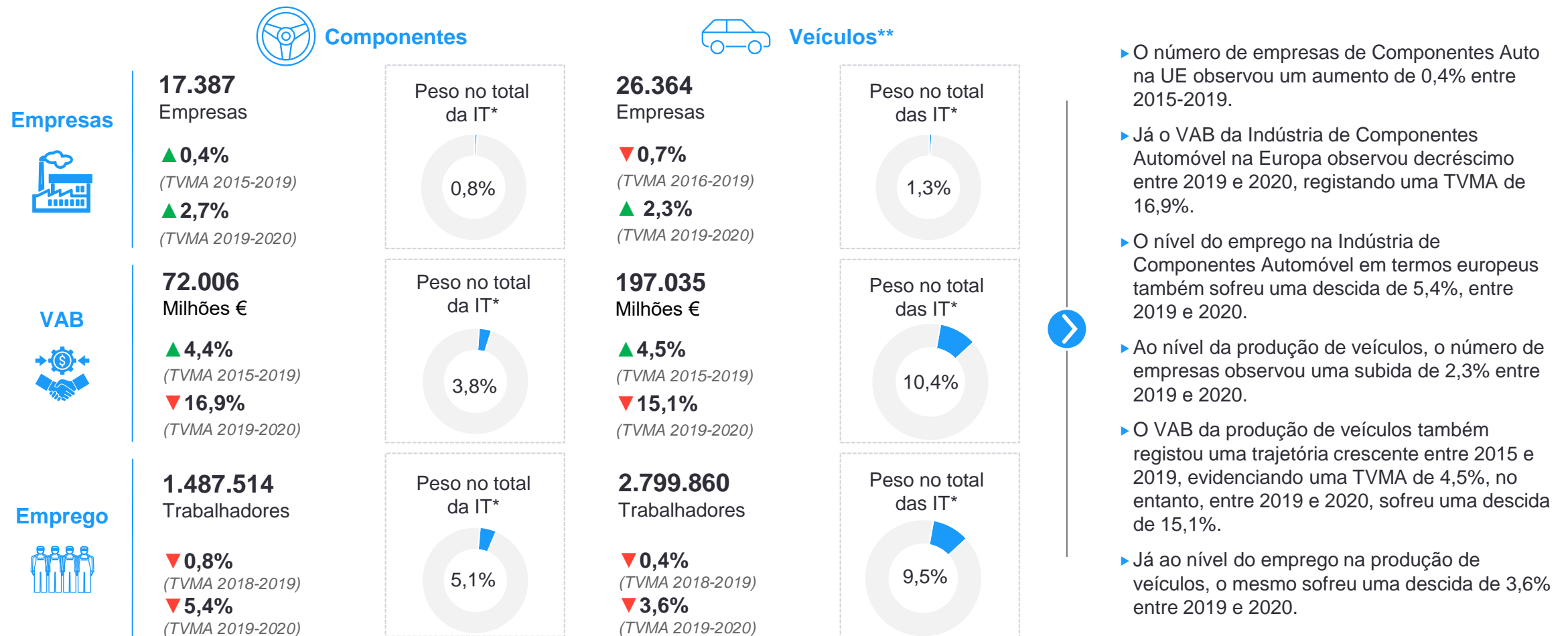
# Índice

1. Introdução
2. Caracterização da indústria
3. Posicionamento competitivo da indústria
- 4. Tendências e cenários na indústria**
5. Conclusões e recomendações

# O VAB da Indústria de Componentes Automóvel na Europa sofreu uma retração no período 2015-2020, assim como os valores do emprego

Dinâmicas de mudança na geografia da indústria automóvel e componentes

Número de empresas, VAB e emprego na Indústria Automóvel na União Europeia | 2020



\* Indústrias Transformadoras. \*\* Por indisponibilidade de dados não foi considerada a CAE 38311- Desmantelamento de veículos automóveis em fim de vida. Fonte: Eurostat

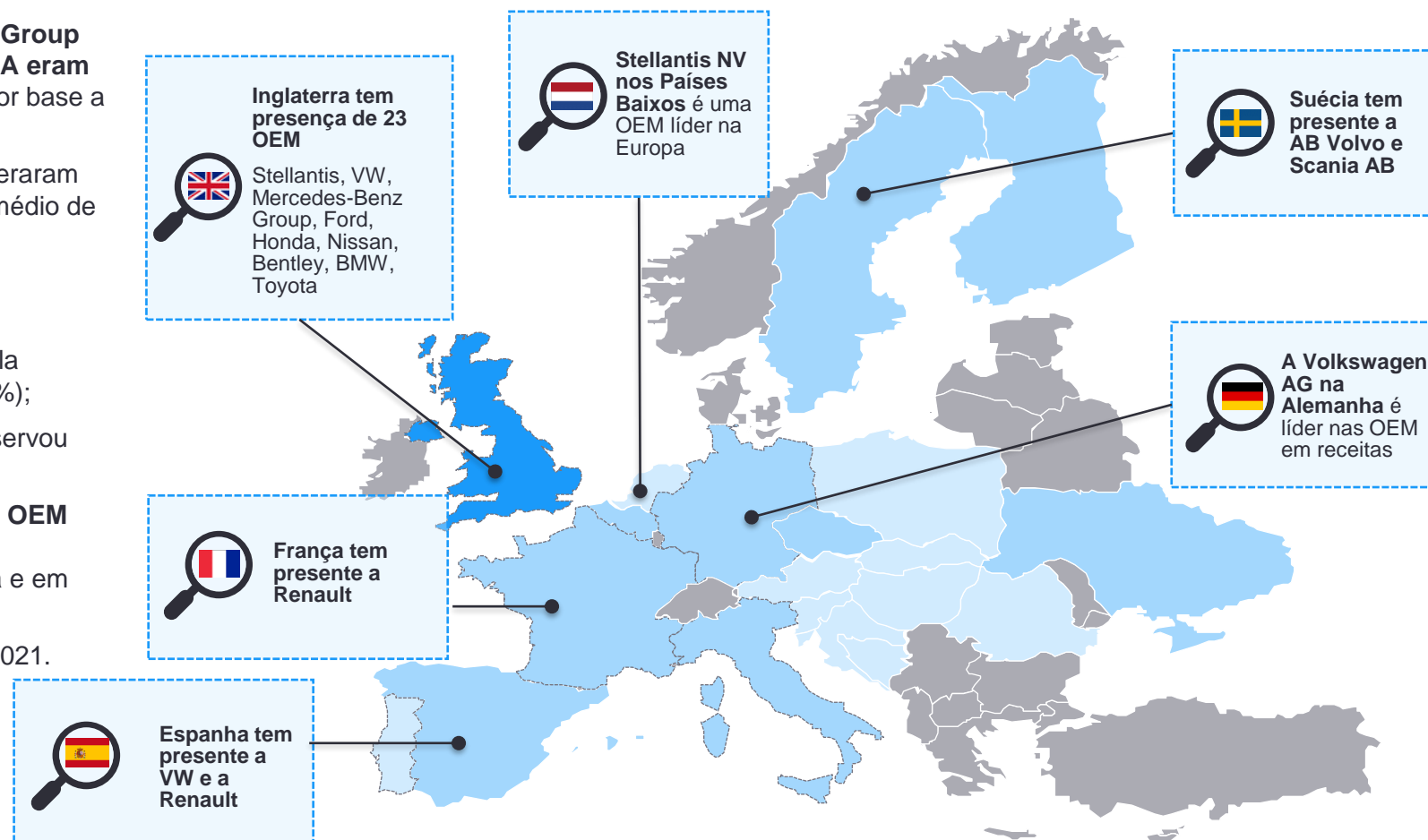
# A Europa tem uma grande presença de OEM, com o Reino Unido na posição líder, com 23 marcas presentes no seu território

## Centros de produção OEM

### OEM na Europa

- ▶ **Volkswagen AG, Stellantis NV, Mercedes-Benz Group AG, Bayerische Motoren Werke AG e Renault SA** eram os 5 principais OEM na Europa em 2021 tendo por base a sua receita.
- ▶ Coletivamente, as 10 principais OEM na Europa geraram uma receita de \$966.111M, com um crescimento médio de 24,1%:
  - A maior receita foi gerada pela Volkswagen AG (\$295.850M);
  - O maior crescimento de receita foi registrado pela Stellantis NV (79%), seguida pela AB Volvo (18%);
  - Das 10 maiores OEM, apenas a Renault SA observou queda de receita em 2021.
- ▶ Em termos de divisão geográfica, **6 do top 10 das OEM estão sediadas na Alemanha**, enquanto 2 estão localizadas na Suécia e as 2 restantes na Holanda e em França.
- ▶ Empregavam um total de 1.712.768 pessoas em 2021.

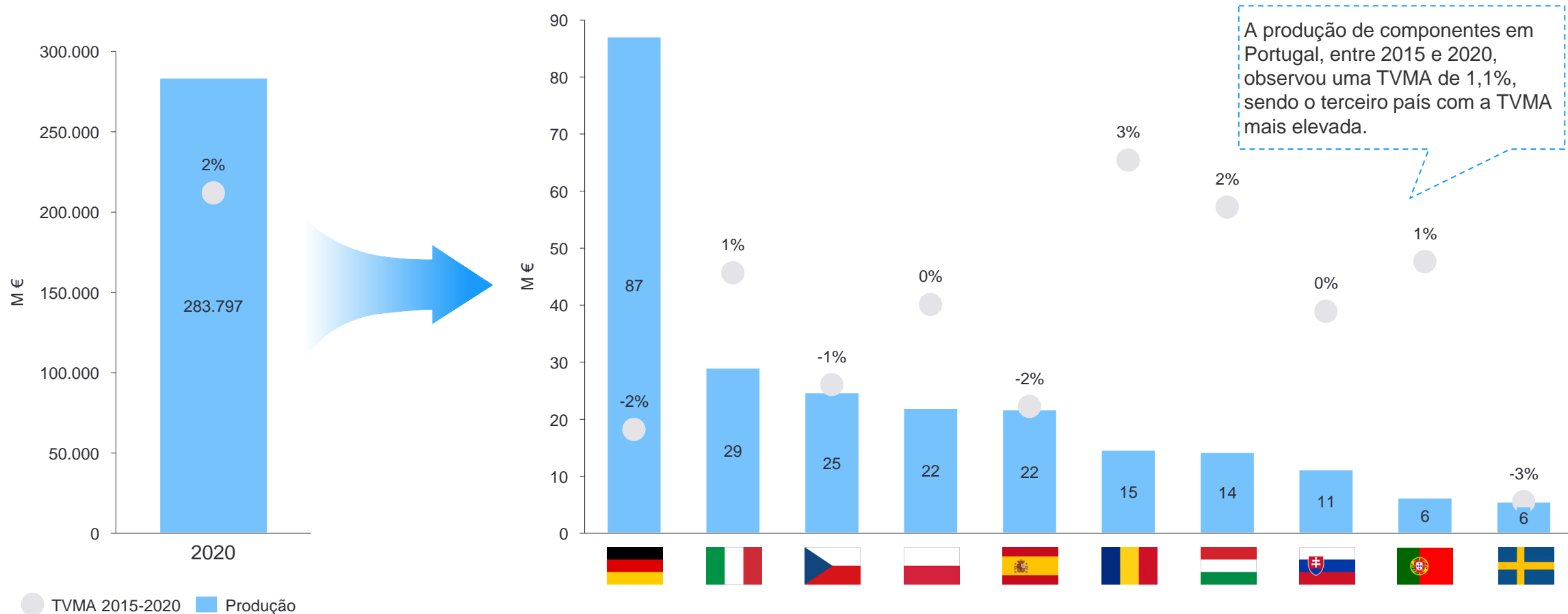
- < 10 OEM
- 10-20 OEM
- >20 OEM



# A Alemanha é, de longe, o país com a maior produção na Indústria Europeia de Componentes Automóvel, mas Espanha também apresenta uma posição relevante

Produção da indústria de componentes automóvel

Produção total da UE (27 países) e top 10 (M€) | 2020














\* Por indisponibilidade de dados, a Roménia não inclui a CAE 2920 e a UE a CAE 2211  
 Fonte: Eurostat














# As trocas comerciais na Indústria de Componentes Auto é, em larga medida, dominada por geografias extra-Europa, embora a Alemanha seja o principal exportador

Exportações e importações da Indústria de Componentes Automóvel

## Principais destinos das exportações na Indústria de Componentes Automóvel (mM€) | 2015-2022

	Destino	2015		2022		TVMA 2015-22
		Valor	Quota	Valor	Quota	
	Mundo	671.771.975	100%	827.834.097	100%	▲3%
	Alemanha	96.200.839	14%	111.379.112	13%	▲2%
	China	65.460.506	10%	104.126.250	13%	▲7%
	EUA	74.995.649	11%	80.105.002	10%	▲1%
	México	48.902.699	7%	71.996.653	9%	▲6%
	Japão	45.477.163	7%	46.215.640	6%	=0%
	Rep. Coreia	33.248.539	5%	32.597.366	4%	=0%
	Polónia	19.042.555	3%	30.501.967	4%	▲7%
	Rep. Checa	21.751.199	3%	25.303.211	3%	▲2%
	Itália	20.650.982	3%	24.873.521	3%	▲3%
	França	26.150.150	4%	24.624.729	3%	▼-1%

## Principais países importadores na Indústria de Componentes Automóvel (mM€) | 2015-2022

	Destino	2015		2022		TVMA 2015-22
		Valor	Quota	Valor	Quota	
	Mundo	672.782.175	100%	844.654.229	100%	▲3%
	EUA	132.516.629	20%	173.749.280	21%	▲4%
	Alemanha	68.857.034	10%	78.940.625	9%	▲2%
	México	40.306.614	6%	54.097.876	6%	▲4%
	China	32.579.980	5%	36.269.766	4%	▲2%
	Canadá	35.587.454	5%	35.511.872	4%	=0%
	França	25.237.467	4%	32.018.273	4%	▲3%
	Espanha	26.131.129	4%	26.561.649	3%	=0%
	Reino Unido	30.369.293	5%	25.909.344	3%	▼-2%
	Japão	18.894.177	3%	20.971.786	2%	▲2%
	Rep. Checa	14.106.001	2%	19.508.121	2%	▲5%

- ▶ A Alemanha é o principal exportador mundial, com uma quota de 13%, tendo visto a China aproximar-se nos últimos anos e preste a ser ultrapassada. Importa destacar a presença de 5 países europeus no Top 10 mundial.
- ▶ No top 10 importadores, são os EUA que assumem a liderança destacada, com mais de 21% de quota nas importações mundiais de componentes para automóvel. A República Checa é o mercado importador do Top 10 que mais cresce, o que a permitiu subir da 12ª posição registada em 2015.

# Transição para o veículo elétrico ao nível industrial está a ser liderada pela Alemanha e pela França, que são os principais pólos geográficos de produção de baterias para veículos

Investimentos na produção de baterias na Europa

## Planos de produção de baterias na Europa para 2025 (inclui projetos definitivos e potenciais)

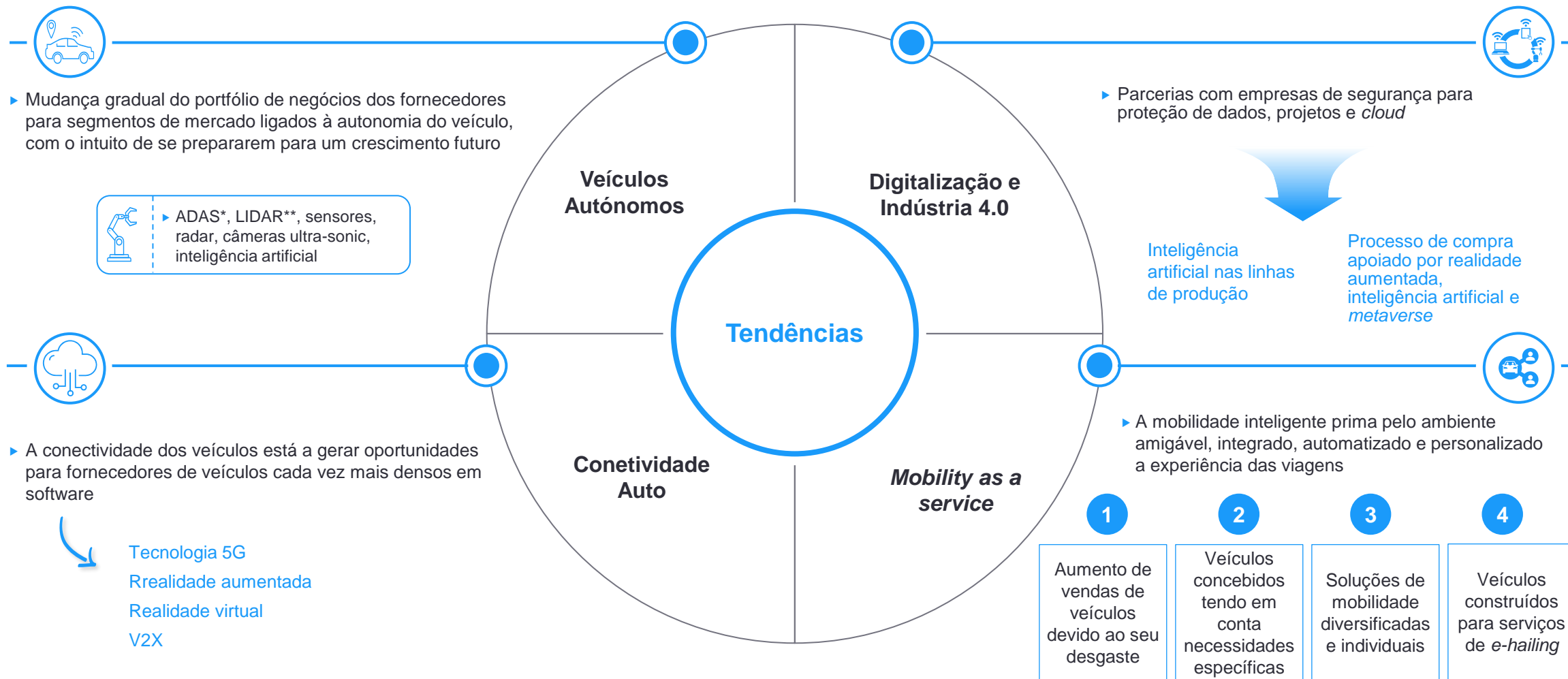


mM – milhares de milhões  
m - milhares

Fonte: Transport & Environment (2021), Weak climate rules put Europe's battery boom at risk

# A rutura impulsionada pela tecnologia e digitalização acelerou o ritmo da transformação e está a mudar as estratégias nas indústrias automóvel e da mobilidade

## Drivers de mudança (1/2)

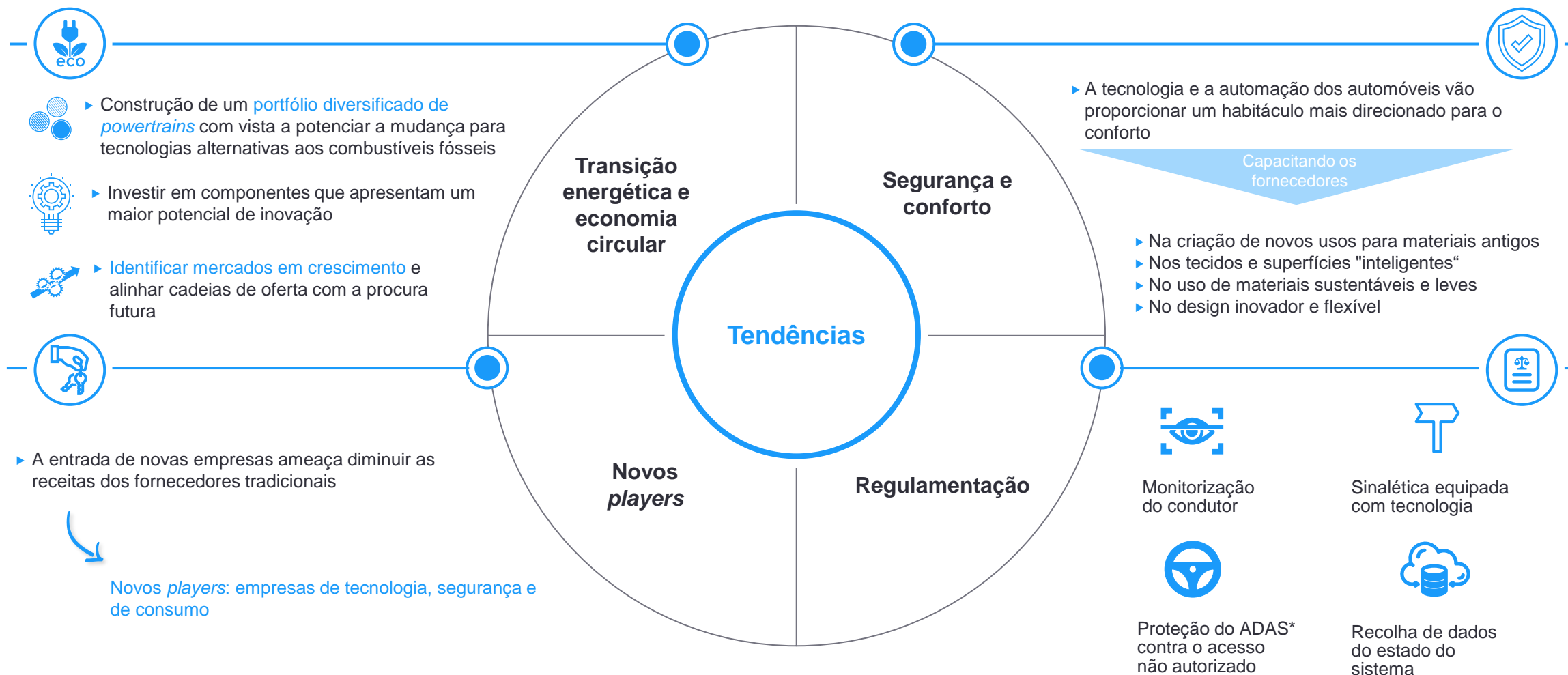


\* Advanced Driver Assistance System.

\*\* Sistema de deteção que funciona como um radar através da luz de um laser.

# Estima-se que a indústria automóvel irá sofrer alterações radicais em relação ao que representa hoje, sendo necessários investimentos num conjunto de áreas emergentes

## Drivers de mudança (2/2)



\* Advanced Driver Assistance System

# Considerando as grandes tendências europeias, antecipam-se quatro cenários com diferentes níveis de probabilidade de ocorrência e atratividade para o cluster nacional

## Cenários prospetivos para a Indústria Automóvel em Portugal (1/3)

▶ Analisando as principais incertezas críticas da indústria automóvel, emergem quatro cenários futuros potenciais na Indústria Automóvel nacional:

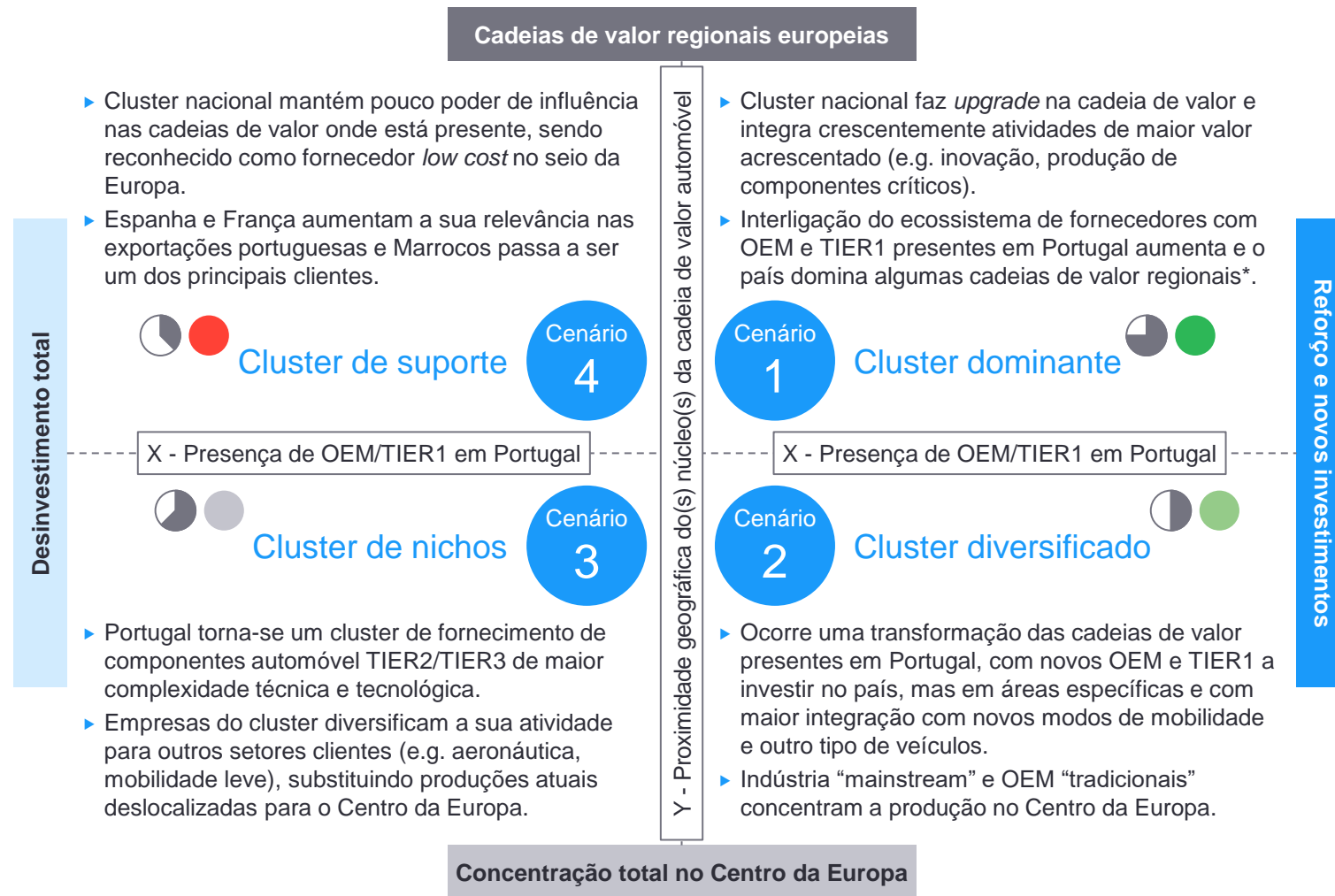
1. Cluster dominante;
2. Cluster diversificado;
3. Cluster de nichos;
4. Cluster de suporte.

▶ As páginas que se seguem detalham a descrição de cada cenário de forma comparativa em vários domínios de análise.

▶ Os cenários têm diferentes graus de atratividade para o cluster nacional tendo em conta a visão de longo prazo.

▶ Embora não se preveja um *downsizing* radical do cluster nacional de componentes auto com o eventual desinvestimento de OEM e TIER1 no país, a sua relevância diminuiria muito: por essa razão, dada a importância desta cadeia de valor para o desenvolvimento industrial nacional, são desejáveis esforços governamentais para que tal não aconteça, complementares às apostas do cluster em fatores de atração baseados no conhecimento e inovação que permitam manter o país no radar de investimento deste players âncora.

▶ O cenário de concentração regional é o mais atrativo, pois encerra mais oportunidades de atração de investimento e reduz ameaças associadas à localização periférica de Portugal.



\* Considera-se como região relevante a Península Ibérica, França e Marrocos.





# Os cenários analisados têm implicações claras no desenvolvimento do sistema de inovação nacional e características das empresas industriais do nosso cluster automóvel

## Cenários prospetivos para a Indústria Automóvel em Portugal (2/3)

Domínios de análise	1 Cluster dominante	2 Cluster diversificado	3 Cluster de nichos	4 Cluster de suporte
Capacidade de inovação e desenvolvimento tecnológico	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Conjunto alargado de competências de inovação das empresas e SCTN</li> <li>▶ Empresas lideram esforços em I&amp;D e articulação com SCTN</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Conjunto alargado de competências de inovação das empresas e SCTN</li> <li>▶ Foco em I&amp;D aplicável a vários setores clientes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Competências de inovação concentradas em áreas muito específicas e orientadas para processo e produto/sistema</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Reduzida capacidade de inovação</li> <li>▶ Inovação associada aos processos produtivos com foco na eficiência custo (<i>best cost</i>)</li> </ul>
Dinâmica de ecossistema e cluster	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Forte densidade do ecossistema nacional em termos de atores e ligações</li> <li>▶ Dinâmicas de transferência de conhecimento elevadas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Densidade intermédia do ecossistema nacional em termos de atores e ligações (gaps relevantes)</li> <li>▶ Ligações a clusters europeus torna-se o foco</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Densidade intermédia do ecossistema nacional em termos de atores e ligações, apenas em áreas específicas</li> <li>▶ Ligações a clusters europeus torna-se o foco</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Reduzida densidade do ecossistema nacional em termos de atores e ligações</li> <li>▶ Inovação como processo mais individual feito pelas empresas</li> </ul>
Características do tecido industrial	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Existência de uma “pirâmide perfeita” com PME ligadas a grandes empresas âncora</li> <li>▶ Elevada diversidade produtos inovadores fabricados no país</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Predominância de PME com fracas relações a grandes empresas nacionais e internacionais</li> <li>▶ Elevada diversidade produtos e de setores clientes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Forte predominância de PME com produção diferenciada</li> <li>▶ Fracas relações comerciais entre empresas do cluster</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Forte predominância de PME com produção diferenciada</li> <li>▶ Fracas relações comerciais entre empresas do cluster</li> </ul>
Grau de diversificação do negócio das empresas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Forte especialização, visando eficiência e fornecimento competitivo da cadeia de valor regional de proximidade</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Especialização intermédia, com reduzida diversificação de produto e maior foco na diversificação de cliente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Elevado ao nível do produto, com produções em séries mais curtas e flexíveis</li> <li>▶ Diversificação intermédia ao nível do cliente e com foco no setor automóvel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Diversificação reduzida, focando-se num número relativamente restrito de produções em que o país é referência como localização <i>low cost</i></li> </ul>

# A orientação estratégica e os mercados relevantes para as empresas do cluster serão significativamente distintos em cada um dos cenários considerados

## Cenários prospetivos para a Indústria Automóvel em Portugal (3/3)

Domínios de análise	1 Cluster dominante	2 Cluster diversificado	3 Cluster de nichos	4 Cluster de suporte
Estrutura das relações comerciais externas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Orientação exportadora média-alta, sobretudo com países próximos (Espanha, Marrocos e França)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Orientação exportadora média-alta e com maior diversidade de parceiros comerciais na Europa e no continente americano</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Elevada orientação exportadora, com forte diversidade de parceiros comerciais na Europa e no continente americano</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Elevada orientação exportadora, sobretudo com países próximos (Espanha, Marrocos e França)</li> </ul>
Modelo de negócio predominante nas empresas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Inovação de produto e fabricação de produtos inovadores conjugada com produções em larga escala para o setor automóvel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Inovação de produto e fabricação de produtos inovadores conjugado com produções em larga escala para setores da mobilidade</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Inovação de produto e fabricação de número restrito de produtos inovadores em larga escala</li> <li>▶ Fabricação de produtos em larga escala e/ou produções flexíveis em que Portugal é referência</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Fabricação de produtos em larga escala e/ou produções flexíveis em que Portugal é referência</li> </ul>
Articulação com o território e respetivas estratégias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ligação forte ao território, sendo potenciada a criação de <i>living labs</i> para experimentação de novos produtos automóveis</li> <li>▶ Rede de transportes com melhorias incrementais para aumentar eficiência logística com Espanha, França e Marrocos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Significativo, sendo potenciado a criação de <i>living labs</i> para experimentação de novos produtos de mobilidade urbana</li> <li>▶ Rede de transportes com melhorias incrementais</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Reduzida importância da ligação ao território, tendo em conta que os esforços de inovação se centram em produtos intermédios</li> <li>▶ Rede de transportes com melhorias incrementais</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Reduzida importância da ligação ao território, tendo em conta que os esforços de inovação se centram em produtos intermédios</li> <li>▶ Rede de transportes com melhorias incrementais para aumentar eficiência logística com Espanha, França e Marrocos</li> </ul>
Necessidades de transformação do cluster nacional				



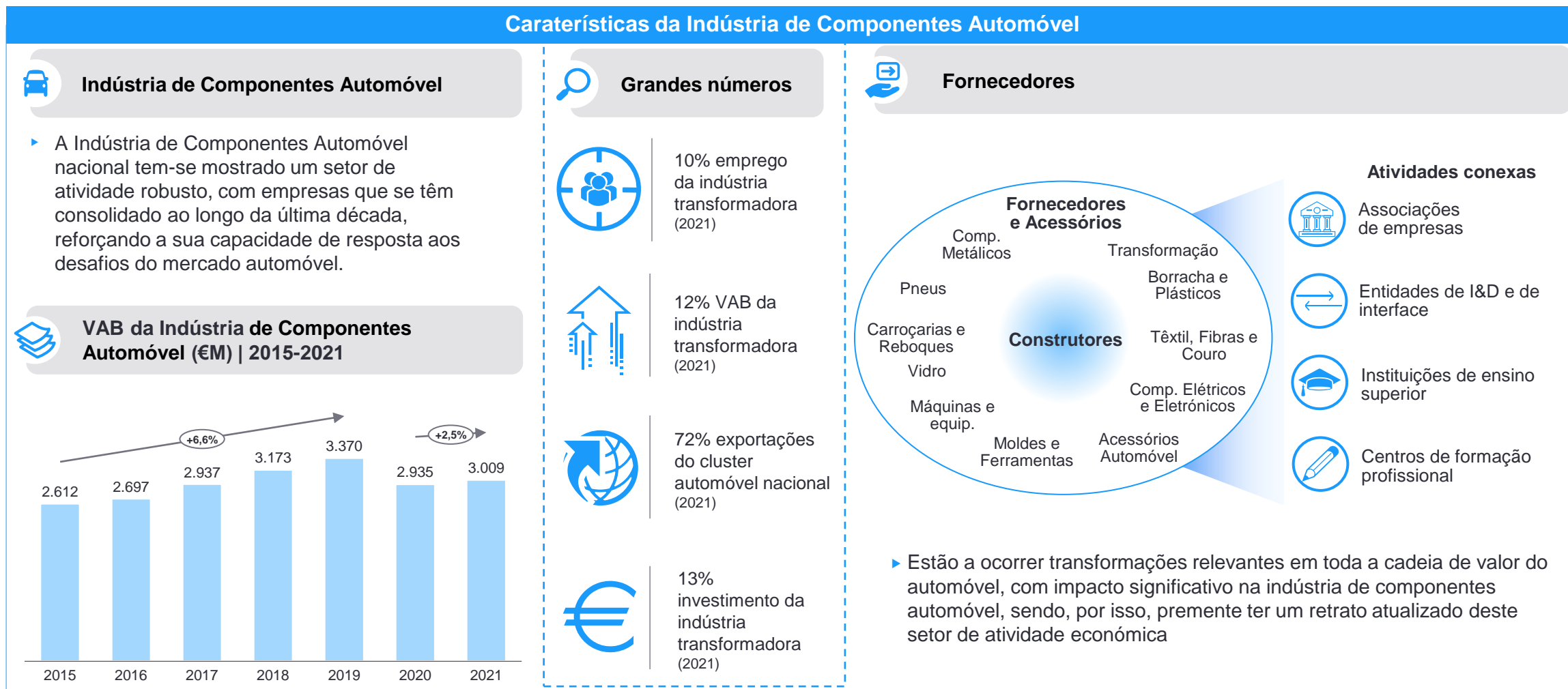
# Índice

1. Introdução
2. Caracterização da indústria
3. Posicionamento competitivo da indústria
4. Tendências e cenários na indústria
- 5. Conclusões e recomendações**



# O contexto de forte mudança torna necessário um melhor conhecimento da Indústria de Componentes Automóvel que ajude a antecipar a sua evolução futura

Ideias de força do diagnóstico



▶ Estão a ocorrer transformações relevantes em toda a cadeia de valor do automóvel, com impacto significativo na indústria de componentes automóvel, sendo, por isso, premente ter um retrato atualizado deste setor de atividade económica

#### VAB da Indústria de Componentes Automóvel (€M) | 2015-2021

Ano	VAB (€M)	Variação (%)
2015	2.612	
2016	2.697	
2017	2.937	+6,6%
2018	3.173	
2019	3.370	
2020	2.935	
2021	3.009	+2,5%

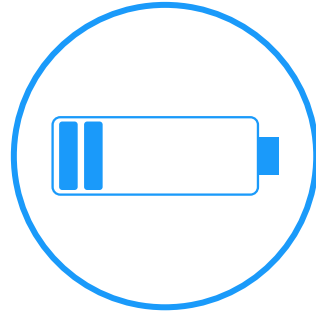
# A Indústria de Componentes Automóvel nacional tem um elevado potencial de inovação e representatividade na economia nacional, mas possui debilidades estruturais por resolver

## Análise SWOT do Setor de Componentes Automóvel nacional



### Forças

- ▶ Qualificação profissional nas áreas ligadas ao automóvel, nomeadamente nas engenharias
- ▶ Indústria politicamente reconhecida como de grande relevância para a economia nacional
- ▶ Eficiência e flexibilidade produtiva
- ▶ Grande diversidade de fornecedores de componentes
- ▶ Ecossistema de I&D, inovação e formação em robustecimento
- ▶ Constituída por players de referência nacional e internacional nos seus segmentos de negócio na cadeia de valor do automóvel e pela capacidade de inovação



### Fraquezas

- ▶ Localização periférica face aos principais focos de produção, decisão e consumo na Europa
- ▶ Dificuldades de atração de mão-de-obra para as atividades industriais
- ▶ Custos de produção e de contexto, nomeadamente ao nível da energia
- ▶ Dimensão média das empresas reduzida
- ▶ Baixo peso de construtores e fornecedores Tier 1
- ▶ Insuficiente coordenação e pujança na internacionalização das empresas portuguesas, nomeadamente para junto dos seus clientes



### Oportunidades

- ▶ Disponibilidade de lítio e de desenvolvimento de uma cadeia de valor para a fabricação de baterias e outros componentes para o veículo elétrico
- ▶ Forte investimentos no hidrogénio verde e no desenvolvimento de componentes para o upgrade dos motores de combustão
- ▶ Atração de empresas e entidades cujo negócio está orientado para o “automóvel e a mobilidade do futuro” (e.g. software)
- ▶ Desenvolvimento de infraestruturas associadas às novas fontes de energia (e.g. baterias, lítio)

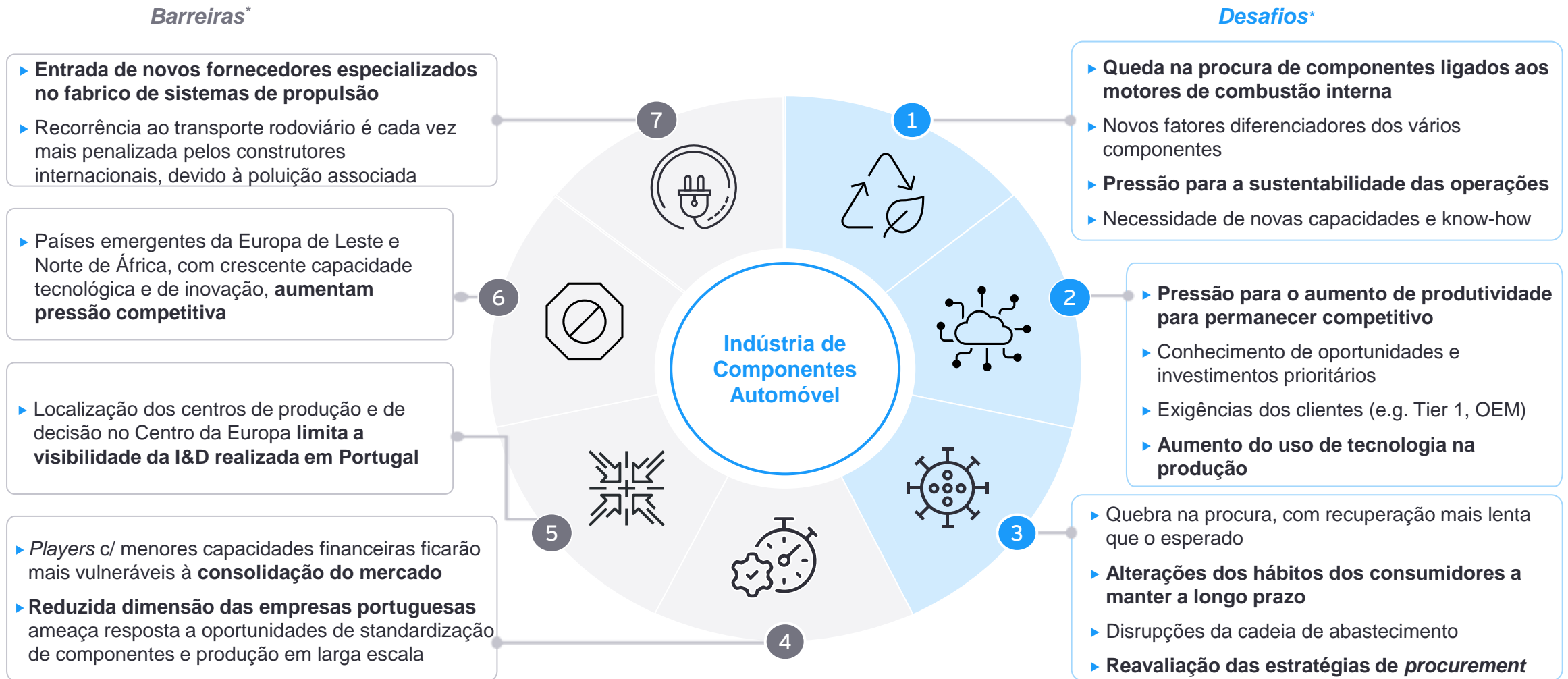


### Ameaças

- ▶ Aumento da concorrência de países próximos com uma competitividade custo superior (e.g. Leste Europa, Norte de África)
- ▶ Ligações ao Centro da Europa deficitárias e apenas por via rodoviária (o que limita logística rápida e o potencial de descarbonização associado)
- ▶ Legislação laboral pouco flexível e amigável das empresas
- ▶ Limitações de contexto para aprofundar o desenvolvimento em áreas chave para o futuro (e.g. sustentabilidade)
- ▶ Sistemas de apoio ao investimento pouco competitivos

# O presente e o futuro da Indústria Auto encerram importantes desafios decorrentes do impacto estrutural da pandemia e da transição energética, climática e digital

## Principais barreiras e desafios à Indústria de Componentes nacional






\* Não exaustivo

## 5. Conclusões e recomendações

O diagnóstico realizado situa um conjunto de recomendações em torno de 7 eixos, que, caso sejam bem respondidas, podem potenciar a Indústria de Componentes Auto nacional



### Recomendações para a melhoria da competitividade nacional (1/3)

Domínio	Recomendações	Destinatários			
		Empresas	Clusters	Estado	Outros do SI&I
 <p>Inovação nos Processos Produtivos</p>	▶ Reforçar a <b>promoção da I&amp;D na indústria automóvel</b> (designadamente a colaborativa) de modo a que seja possível antecipar as tendências do consumidor, bem como responder às necessidades de otimização do setor produtivo no sentido de maior eficiência/ durabilidade/ autonomia dos veículos e respetivos componentes.	✓	✓	✓	✓
	▶ Estimular o <b>aumento dos investimentos na digitalização dos processos produtivos e organizacionais</b> para aumentar a eficiência e produtividade das empresas de componentes automóvel.	✓	✓		✓
	▶ Potenciar a <b>identificação e seleção de tecnologias emergentes, eco-inovadoras</b> , adequadas às necessidades específicas das empresas de componentes automóvel.	✓	✓		✓
	▶ Promover o <b>aumento da intensidade em tecnologia e conhecimento</b> , com impactos ao nível da produtividade, qualidade, diferenciação e inovação dos componentes (e.g. desenvolvimento de software).	✓	✓		✓
 <p>Diferenciação e Diversificação de Produtos</p>	▶ Inovar/adaptar o portefólio de componentes necessários e serviços de engenharia de desenvolvimento de produtos para os <b>novos tipos de veículos disponíveis no mercado</b> : EV, HEV, PHEV.	✓	✓		✓
	▶ Apostar numa <b>oferta crescentemente associada a produtos de elevado valor acrescentado</b> , permitindo fazer face à concorrência crescente de economias emergentes que assentam a sua competitividade no baixo custo.	✓	✓		✓
 <p>Transição Energética</p>	▶ Implementar uma <b>política fiscal e de incentivos financeiros</b> que recompense os investimentos industriais com impacto ambiental positivo.			✓	
	▶ Recorrer a <b>tecnologias e procedimentos orientados para a eficiência energética, para a produção de energias limpas e para a redução do desperdício de materiais</b> .	✓	✓		

## 5. Conclusões e recomendações

O diagnóstico realizado situa um conjunto de recomendações em torno de 7 eixos, que, caso sejam bem respondidas, podem potenciar a Indústria de Componentes Auto nacional



### Recomendações para a melhoria da competitividade nacional (2/3)

Domínio	Recomendações	Destinatários			
		Empresas	Clusters	Estado	Outros do SI&I
 <b>Recursos Humanos</b>	▶ Complementar a formação académica com <b>programas formativos específicos em ambiente industrial</b> e investir na <b>formação em literacia digital e ambiental</b> da força de trabalho.			✓	✓
	▶ Estabelecer <b>novas abordagens para angariar e reter RH</b> com competências e know-how adequado às necessidades da indústria.	✓	✓	✓	✓
	▶ Criar condições para a <b>atração de mão-de-obra internacional qualificada e não qualificada</b> para responder às necessidades da indústria (ie.g. celeridade nos vistos, disponibilidade de habitação).			✓	
 <b>Sinergias</b>	▶ <b>Levantar as necessidades de inovação</b> junto dos produtores automóveis e de componentes, com vista a criar e gerir um mecanismo de informação bilateral e alianças estratégicas.		✓		✓
	▶ <b>Avaliar a tecnologia de realidade virtual imersiva</b> como facilitadora de espaços colaborativos entre empresas, com especial enfoque nas fases de conceção, desenvolvimento e aprovação de peças e componentes de automóvel.	✓	✓		✓
	▶ Desenvolver <b>estratégias e implementação de roteiros temáticos</b> ao nível setorial com forte participação de todos os atores do sistema de inovação (empresas, interface tecnológicas, instituições de ensino e I&D, Estado).	✓	✓	✓	✓
	▶ Dinamizar e implementar <b>projetos piloto e mobilizadores</b> , orientados para os desafios fundamentais da indústria automóvel nacional (e.g. descarbonização, upgrade na cadeia de valor, componentes e sistemas para “automóvel do futuro”).	✓	✓		✓
	▶ Incrementar o desenvolvimento de <b>projetos colaborativos entre os clusters automóvel e de mobilidade europeus</b> , no sentido de criar sinergias e aprofundar a rede internacional, acedendo a um conjunto mais amplo de conhecimentos e recursos.		✓		

## 5. Conclusões e recomendações

O diagnóstico realizado situa um conjunto de recomendações em torno de 7 eixos, que, caso sejam bem respondidas, podem potenciar a Indústria de Componentes Auto nacional

### Recomendações para a melhoria da competitividade nacional (3/3)

Domínio	Recomendações	Destinatários			
		Empresas	Clusters	Estado	Outros do SI&I
 <b>Apoios Públicos</b>	▶ Melhorar o <b>quadro de incentivos financeiros e fiscais ao investimento empresarial produtivo com carácter inovador</b> pelas PME e <u>grandes empresas</u> em domínios de média-alta e alta tecnologia (como é o caso da indústria de componentes automóvel).			✓	
	▶ Garantir a <b>celeridade na implementação de políticas públicas de incentivos fiscais e financeiros</b> por forma a reduzir custos de contexto e a burocracia associada.			✓	
	▶ Aumentar a <b>dinâmica da procura das empresas por apoios públicos nacionais e europeus orientados para a I&amp;D e inovação</b> , designadamente em negócios emergentes (e.g. startups), através de melhor comunicação dos mesmos.		✓		
 <b>Internacionalização</b>	▶ Promover uma <b>maior dinâmica da diplomacia económica nos principais mercados internacionais</b> para a indústria de componentes automóvel e <b>fomentar a organização de missões empresariais e inversas</b> em consórcios completos da indústria de componentes.	✓	✓	✓	
	▶ Melhorar a competitividade das empresas de componentes a nível transfronteiriço e internacional, reforçando a <b>cooperação entre os clusters automóveis</b> .	✓	✓		✓

#### Sobre a EY

A EY tem como propósito construir um mundo melhor de negócios, ajudando a criar valor a longo prazo para os seus clientes, colaboradores e a sociedade, bem como a gerar confiança nos mercados.

Dotados de informação e de tecnologia, várias equipas da EY, em mais de 150 países, asseguram confiança através da auditoria e ajudam os seus clientes a crescer, transformar e operar.

Através de serviços de auditoria, consultoria, fiscalidade, transações, estratégia e serviços jurídicos, as equipas da EY pretendem colocar melhores perguntas para encontrar novas respostas para as complexas questões que o nosso mundo enfrenta hoje.

EY refere-se à organização global, e pode referir-se a uma ou mais firmas-membro da Ernst & Young Global Limited, cada uma das quais uma entidade juridicamente distinta. A Ernst & Young Global Limited, firma sediada no Reino Unido, limitada por garantia, não presta serviços a clientes. Informações sobre como a EY recolhe e utiliza dados pessoais e uma descrição dos direitos que os titulares dos dados têm ao abrigo da legislação de proteção de dados estão disponíveis em [ey.com/pt\\_pt/legal-and-privacy](https://ey.com/pt_pt/legal-and-privacy).

As firmas-membro da EY não prestam serviços jurídicos quando tal seja vedado pela legislação local. Para mais informação sobre a nossa organização, por favor visite [ey.com](https://ey.com).

#### Sobre a EY-Parthenon

As equipas da EY-Parthenon trabalham com os clientes para superar a complexidade, ajudando-os a repensar os seus ecossistemas, a reformular os seus portefólios e a reinventarem-se para um futuro melhor. Com conectividade e escala a nível global, as equipas da EY-Parthenon concentram-se na Estratégia Realizada - ajudando os CEOs a conceber e estruturar estratégias para melhor gerir os desafios, ao mesmo tempo que maximizam as oportunidades enquanto procuram formas de transformar os seus negócios. Da ideia à implementação, as equipas da EY-Parthenon ajudam as organizações a construir um mundo de negócios melhor, fomentando o valor a longo prazo. EY-Parthenon é uma marca sob a qual várias firmas-membro da EY em todo o mundo prestam serviços de consultoria estratégica. Para mais informações, por favor visite [https://www.ey.com/pt\\_pt/strategy](https://www.ey.com/pt_pt/strategy).

© 2022 Ernst & Young, S.A.  
Todos os direitos reservados.

Este material foi preparado para fins meramente informativos e não se destina a ser considerado como aconselhamento contabilístico, fiscal, ou outro aconselhamento profissional. Por favor consulte-nos para aconselhamento específico.

[ey.com](https://ey.com)

Ref.ª: 813/23-EYP

# Contactos

**Paulo Madruga**

+351 966 826 556

[paulo.madruga@parthenon.ey.com](mailto:paulo.madruga@parthenon.ey.com)

---

**Hermano Rodrigues**

+351 932 596 144

[hermano.rodrigues@parthenon.ey.com](mailto:hermano.rodrigues@parthenon.ey.com)

---

**Rui Ferreira**

+351 932 599 300

[rui.ferreira@parthenon.ey.com](mailto:rui.ferreira@parthenon.ey.com)