



FACULDADE DE ENGENHARIA DA  
UNIVERSIDADE DO PORTO

MESTRADO INTEGRADO EM ENGENHARIA MECÂNICA

**PROJETO FEUP**

# INDÚSTRIA AUTOMÓVEL EM PORTUGAL

SUPERVISOR: PROFESSOR LUCAS SILVA

MONITOR: RUI BARBOSA

GRUPO 1M6\_02

OUTUBRO DE 2013

## **Resumo**

Este relatório, realizado no âmbito da unidade curricular Projeto FEUP, explora a temática da Indústria Automóvel em Portugal.

Na elaboração deste relatório, o grupo seguiu um percurso que permitiu investigar vários aspetos da indústria automóvel, entre os quais os produtos dela resultantes, a sua evolução e o culminar dessa evolução no tempo presente.

De entre os produtos resultantes desta indústria, existem os veículos, quer sejam eles ligeiros ou pesados e os componentes necessários à produção automóvel, desde assentos até aos artigos metálicos, eletrónicos ou têxteis.

Deste modo, para elaborarmos este relatório, procurámos inteirarmo-nos das empresas existentes a nível nacional e solicitámos informações adicionais necessárias.

Por fim, conscientes do impacto deste setor na nossa economia mas, simultaneamente, do seu gradual decréscimo em consequência da crise financeira, desembocámos na perspetivação do futuro desta indústria poderosa e dinâmica em Portugal.

Com este relatório, pudemos então concluir que a produção da indústria automóvel tem regredido, mas de modo pouco acentuado, sendo que o poder económico está concentrado em algumas empresas.

## **Agradecimentos**

O nosso grupo começa desde já a agradecer ao nosso supervisor, o professor Lucas Silva, e ao nosso monitor Rui Barbosa, que nos ofereceram orientação ao longo da realização do projeto.

Queremos também agradecer à Associação de Fabricantes para a Indústria Automóvel (AFIA) que prontamente nos cedeu dados importantes para a realização deste trabalho.

## Conteúdos

Resumo .....	2
Agradecimentos .....	3
Lista de Figuras .....	4
Lista de Tabelas .....	4
Lista de abreviaturas, unidades, símbolos e acrónimos.....	5
1 - Introdução.....	5
2 - História da Indústria Automóvel em Portugal.....	6
3 - Peso da Indústria Automóvel na Economia Nacional.....	8
4 - Empresas dominantes na Indústria Automóvel Portuguesa .....	11
4.1 Volkswagen Autoeuropa .....	11
4.2 Citroën & Peugeot Mangualde .....	13
4.3 Mitsubishi Fuso Truck Europe .....	14
4.4 Toyota Caetano Portugal, SA .....	15
4.4.1 CaetanoBus .....	18
4.5 V.N. Automóveis.....	18
5 - A indústria de componentes .....	19
6 - O Futuro do Setor Automóvel Português.....	22
7 - Conclusão.....	23
Bibliografia.....	24
Anexos.....	25
Anexo I.....	25
Anexo II.....	25

## **Lista de Figuras**

Figura 1 – Produção Automóvel e sua exportação entre 2005 e 2012 (AUTOINFORMA, 2013).....	8
Figura 2 – Evolução da percentagem de exportações entre 2003 e 2012 (AUTOINFORMA, 2013).....	9
Figura 3 - Principais localizações das empresas do setor automóvel .....	10
Figura 4 – Percentagem de produção de diferentes empresas .....	11
Figura 5 – Produção da Autoeuropa Volkswagen entre 2003 – 2012 (AUTOINFORMA, 2013).....	12
Figura 6 – Produção da Citroën & Peugeot Mangualde entre 2003 e 2012 (AUTOINFORMA, 2013).....	14
Figura 7 – Produção da Mitsubishi Fuso Truck Europe desde 2003 até 2012 (AUTOINFORMA, 2013).....	15
Figura 8 – Evolução da produção da Toyota Caetano SA entre 2003 e 2012 (AUTOINFORMA,2013).....	16
Figura 9 – Produção Automóvel da V.N. Automóveis entre 2003 e 2012 (AUTOINFORMA, 2013).....	19
Figura 10 - Exportações e volume de negócios de componentes automóveis em milhões de euros, no período 2007-2012 (AFIA, 2013) .....	20
Figura 11 - Evolução da percentagem de exportações de componentes AFIA (2013) ..	20
Figura 12 - Destinos da produção de componentes AFIA (2013).....	21

## **Lista de Tabelas**

Tabela 1 – Veículos produzidos no primeiro semestre de 2013 (OICA, 2013) .....	9
Tabela 2 – Evolução das exportações entre 2003 e 2012 (Volkswagen AutoEuropa, 2013).....	13
Tabela 3 – Venda de peças em períodos homólogos de 2012 e 2013 (Toyota Caetano SA, 2013).....	17
Tabela 4 – Indicadores financeiros relativos ao mês de Junho de 2011, 2012 e 2013 ...	17

## **Lista de abreviaturas, unidades, símbolos e acrónimos**

- ACAP: Associação Automóvel de Portugal
- AEP: Associação Empresarial de Portugal
- AFIA: Associação de Fabricantes para a Indústria Automóvel
- OICA: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles/ International Organization of Motor Vehicle Manufacturers

## **1 - Introdução**

No âmbito da unidade curricular “Projeto FEUP”, do 1º ano de Mestrado Integrado em Engenharia Mecânica da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, foi requerido aos estudantes uma investigação de vários temas relacionados com o curso em que estão inseridos, no nosso caso Engenharia Mecânica. O tema apresentado ao nosso grupo foi "A Indústria Automóvel em Portugal”.

Na investigação deste tema foi explorada a importância da dita indústria na economia nacional e foram também investigadas as principais empresas nacionais, focalizando no que estas produzem, qual o destino da sua produção e o seu volume dos seus negócios. Foi-nos ainda pedida uma perspetiva sobre o futuro da indústria automóvel em Portugal que foi construída à medida que avançamos com a investigação.

A indústria automóvel portuguesa é um dos grandes pilares da economia nacional registando um peso de 15% no Produto Interno Bruto Português (PIB) (ACAP 2013) e apesar da tendência de recessão registada nos últimos anos devido à crise económica vivida atualmente, a “queda” deste setor não foi tão abrupta como a de outros setores o que reflete o seu poder e importância.

Durante a investigação demos conta que a maior parte das empresas portuguesas visa a sua produção para a exportação, que, em alguns casos, se fixa nos 99% de produção exportada. Estes dados mostram claramente uma aposta quase total na exportação. Reparamos também que a maior parte das empresas são produtoras apenas de componentes apesar dos maiores volumes de negócios se registarem nas empresas de linha de montagem, acabamentos e venda.

Assim, para elaborar este relatório analisamos a indústria automóvel a nível económico e geográfico e procuramos pesquisar empresas e fábricas que tivessem um maior impacto, distribuindo os tópicos entre nós.

Conseguimos, por fim, elaborar um relatório que refletisse a nossa pesquisa e enquadrasse a indústria automóvel no plano nacional.

## 2 - História da Indústria Automóvel em Portugal

O setor automóvel tem, hoje em dia, uma presença notável em Portugal. No entanto, nem sempre foi assim, sendo que a indústria automóvel portuguesa tem o início da sua verdadeira expressão nos anos 30 do século passado (Feria 1999).

De facto, 1937 marca a data em que é lançado o EDFOR, viatura desportiva inovadora, criado nas oficinas de Eduardo Ferreirinha & Irmão a partir de componentes Ford, nomeadamente um motor V-8. Este lançamento é pois considerado o primeiro ensaio sério de produção automóvel em Portugal (Feria 1999).



Figura 1 – EDFOR

Poucos anos após o final da II Guerra Mundial, Portugal vivia numa economia fechada. Assim, seguindo os modelos implementados noutros países, o governo passou a impor elevadas quotas de importações aos veículos ligeiros de passageiros cuja montagem não fosse feita em Portugal. Era assim pois o objetivo do país que fossem lançadas linhas de montagem. Deu-se nessa época o arranque das fábricas Opel da General Motors, da Ford, da Citroën, da FIAT, dos pesados Barreiros e Berliet (Feria 1999).

Ao longo dos anos, foram sendo propostos vários projetos que fossem aplicados no nosso país. No entanto, todos eles foram sendo abandonados. Em 1972, a marca milanese Alfa Romeo, procurando regiões de mão-de-obra de baixo custo onde produzir a nova viatura Alfa Sud, incluiu o nosso país nas possíveis localizações de uma fábrica. Todavia, ambas as partes, autoridades portuguesas e Alfa Romeo, acabaram por rejeitar



tal hipótese por reconhecerem a falta de condições necessárias. Em 1979, a Ford Motor Co. pôs como hipótese implantar uma fábrica em Sines, mas tal projeto nunca se realizou. Após a Ford, seguiu-se a Renault, que entre 1980 e 1998, produziu 80 mil viaturas, 80 mil caixas de velocidades e 220 mil motores por ano. Em 1989, deu-se início ao projeto Volkswagen Autoeuropa, que desde então tem mostrado um enorme sucesso económico, destacando-se na nossa indústria automóvel. (Feria 1999)

### 3 - Peso da Indústria Automóvel na Economia Nacional

O sector da indústria automóvel em Portugal é um dos mais relevantes a nível económico, englobando cerca de 33 mil empresas e correspondendo a cerca de 15% do PIB Português (ACAP 2013).

As empresas do sector automóvel dizem respeito tanto à produção de veículos ou dos seus componentes como à montagem.

Apesar do forte impacto deste sector na nossa economia, a produção de automóveis tem sentido uma diminuição considerável ao longo da última década, como se pode verificar através da Figura 1.

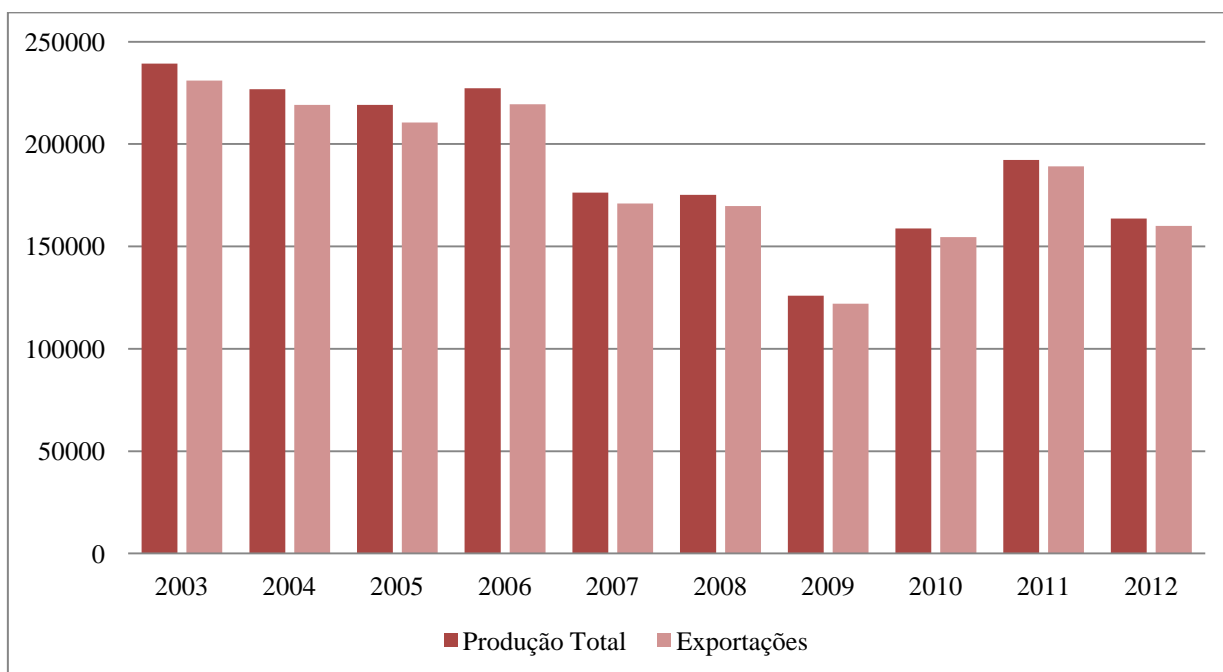


Figura 2 – Produção Automóvel e sua exportação entre 2005 e 2012 (AUTOINFORMA, 2013)

Ainda através da Figura 1, é possível verificar que o nível de exportações é e sempre foi muito elevado. Na Figura 2, conclui-se que, em 2003, a quantidade de exportações totalizava 96,5% da produção e, em 2012, totalizava 87,3%, sendo que este último foi o valor mais baixo no período de tempo considerado.

## Exportações

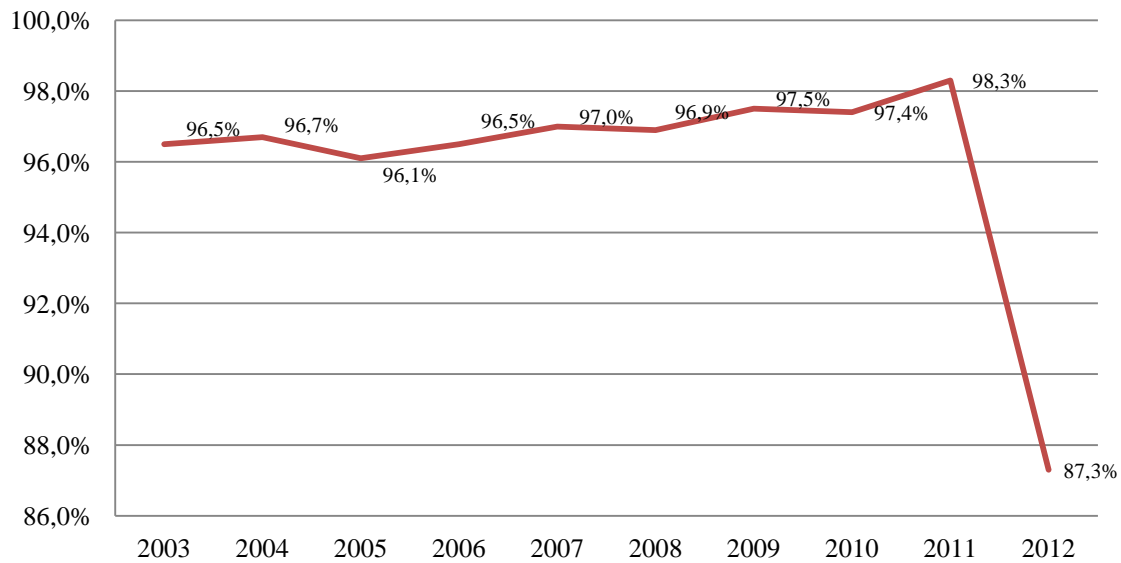


Figura 3 – Evolução da percentagem de exportações entre 2003 e 2012 (AUTOINFORMA, 2013)

Através da Tabela 1, podemos constatar que Portugal se encontra na trigésima terceira posição numa lista que totaliza quarenta países, sendo que os principais produtores de veículos são então a China, os Estados Unidos da América e o Japão e que o país europeu com maiores níveis de produção é a Alemanha.

1°	China	10 751 683
2°	Estados Unidos da América	5 665 485
3°	Japão	4 660 946
4°	Alemanha	2 867 121
5°	Coreia do Sul	2 283 884
33°	Portugal	84 260

Tabela 1 – Veículos produzidos no primeiro semestre de 2013 (OICA, 2013)

As várias empresas portuguesas estão distribuídas pelo país. No entanto, tendo em conta dados da AEP, podemos verificar que grande parte das empresas se encontra localizada em certos pontos do país. De entre eles, podemos destacar Palmela, em Setúbal, Vila Nova de Gaia e ainda São João da Madeira, Ovar e Oliveira de Azeméis, que sendo cidades vizinhas, têm grande concentração de indústrias automóveis.



Figura 4 - Principais localizações das empresas do setor automóvel

## 4 - Empresas dominantes na Indústria Automóvel Portuguesa

No domínio das empresas produtoras de automóveis, quer de ligeiros ou pesados, há um pequeno número de empresas que exerce grande soberania económica sobre a nossa indústria. De acordo com os dados estatísticos da Autoinforma, podemos destacar a Volkswagen AutoEuropa, a Citroën & Peugeot, a Mitsubishi Fuso Truck Europe, a Toyota Caetano e a V. N. Automóveis.

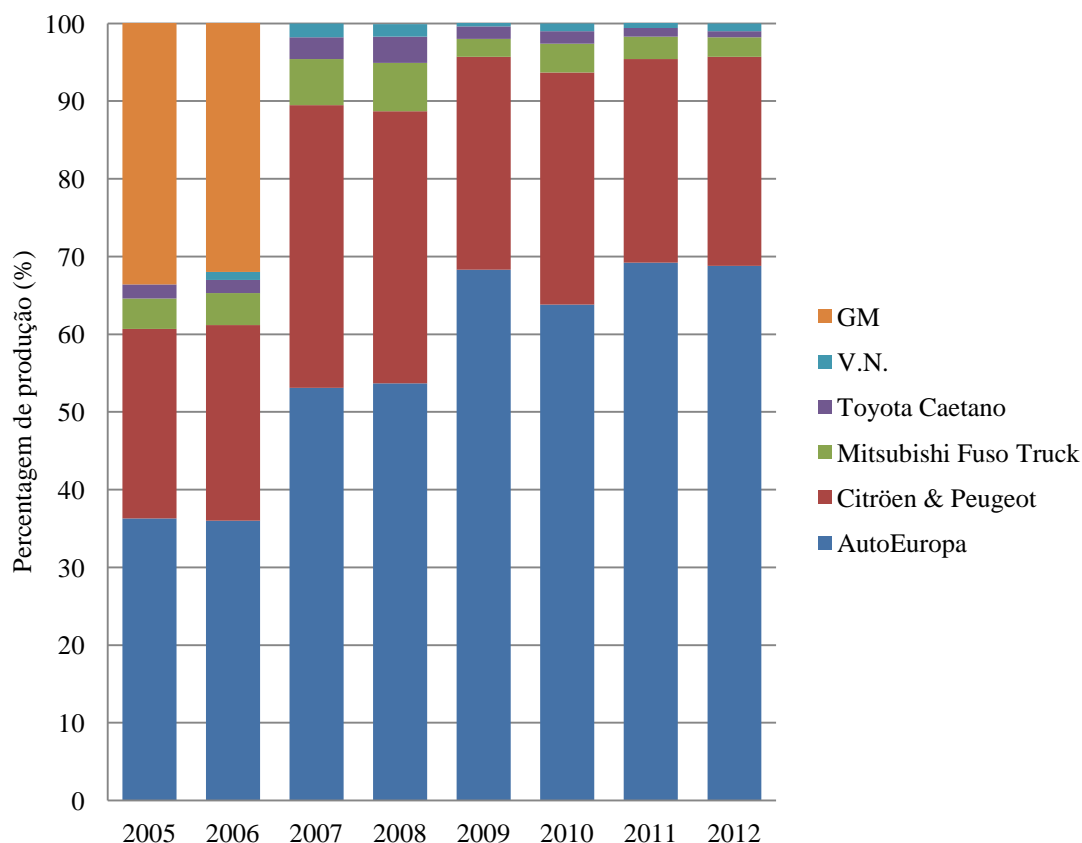


Figura 5 – Percentagem de produção de diferentes empresas

Na figura 3, pode destacar-se a presença da General Motors (GM), que como já foi referido anteriormente, tinha uma fábrica Opel, que encerrou a atividade em 2006.

### 4.1 Volkswagen Autoeuropa

A Volkswagen Autoeuropa é a empresa com maior volume de negócios do setor automóvel em Portugal.

Esta fábrica, cuja produção em série foi iniciada em Maio de 1995, localiza-se em Palmela, Setúbal, e assinala um dos maiores investimentos estrangeiros em Portugal, tendo o investimento inicial atingido um valor total de 1 970 milhões de euros.

Em 2012, a Autoeuropa representou 4,2% de todas as exportações do país e teve um impacto de 1,3% no PIB nacional. No momento presente, conta com cerca de 3 600 colaboradores. A produção da Autoeuropa tem destinos muito diversos, contando com países da União Europeia, os Estados Unidos da América e tantos outros.

Todavia, o principal destino de produção, com cerca de 28,3% do total de vendas é a Alemanha, seguida da China, com 10,4% e, por fim, o Reino Unido, com 10,1%. (Diário Económico, 2012)

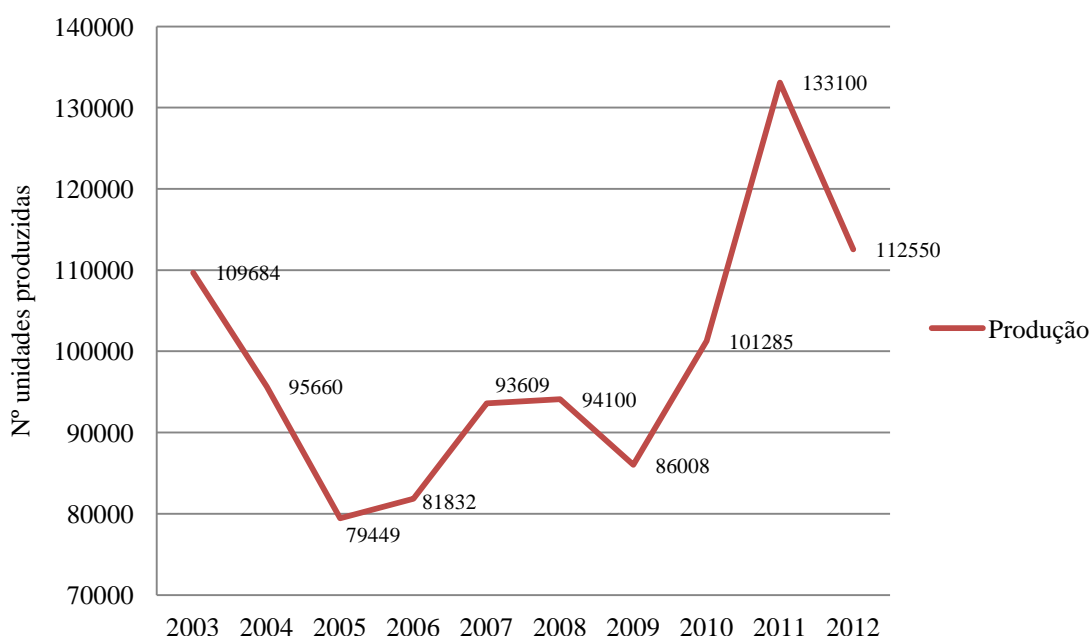


Figura 6 – Produção da Autoeuropa Volkswagen entre 2003 – 2012 (AUTOINFORMA, 2013)

Da produção total originada por esta fábrica, cerca de 99% tem como destino a exportação, valores que têm sido constantes ao longo dos anos, como pode ser verificado na tabela 2.

ANO	PERCENTAGEM DE EXPORTAÇÕES
2003	99,5%
2004	99,1%
2005	98,4%
2006	98,4%
2007	98,5%
2008	98,6%
2009	98,7%
2010	98,6%
2011	98,9%
2012	99,4%

Tabela 2 – Evolução das exportações entre 2003 e 2012 (Volkswagen Autoeuropa, 2013)

## 4.2 Citroën & Peugeot Mangualde

O Centro de Produção de Mangualde Citroën & Peugeot tem um enorme volume de negócios, sendo apenas suplantado pela AutoEuropa. Teve a sua origem há cerca de 50 anos, em 1962, em Paris, onde a decisão da construção da fábrica em Mangualde foi tomada, iniciando uma Sociedade com um capital 60% nacional e 40% estrangeiro. A construção da fábrica só se iniciou um ano mais tarde, em 1963.

A produção iniciou-se em Fevereiro de 1964 com o 2CV modelo AZL, cuja produção de 2 automóveis por dia culminou, nesse mesmo ano, num total de 472 veículos produzidos.

O Centro de Produção de Mangualde é um centro de montagem e acabamento de veículos das marcas Citroën e Peugeot e, neste momento, produz 2 modelos distintos: o Citroën Berlingo e o Peugeot Partner.

Tal como a AutoEuropa, também a Citroën & Peugeot Mangualde visa a sua produção para a exportação, ocupando um lugar de destaque no plano nacional, estando em 10º

lugar na lista de maiores exportadores do país, com cerca de 95% da sua produção total a ser exportada.

A empresa, sediada em Mangualde, conta com 1,8 milhões de euros em investimentos, o que permite uma faturação de cerca de 410 milhões de euros anuais, colocando-a no topo das empresas ligadas ao setor automóvel.

Em 2012, a empresa portuguesa produziu 43 940 veículos, ou seja, uma média de 190 por dia e contou com 870 trabalhadores efetivos.

Nos últimos 50 anos, o centro de produção Mangualde já produziu mais de 1 milhão de veículos distribuídos por cerca de 19 modelos.

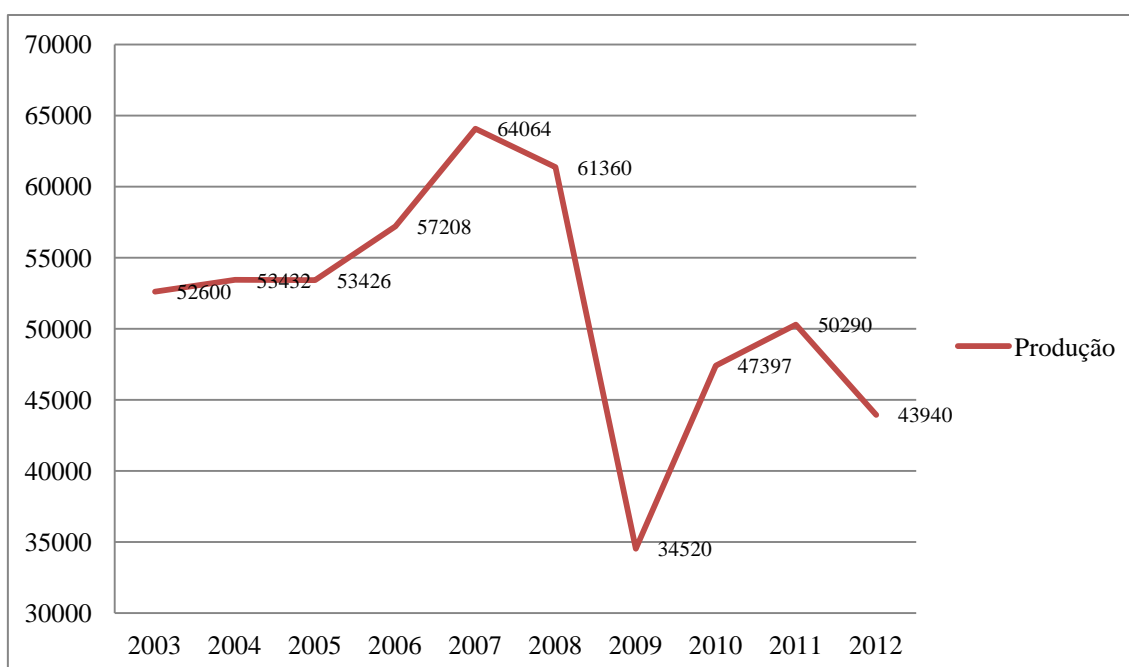


Figura 7 – Produção da Citroën & Peugeot Mangualde entre 2003 e 2012 (AUTOINFORMA, 2013)

### 4.3 Mitsubishi Fuso Truck Europe

A Fábrica da Mitsubishi Fuso Truck Europe está localizada no Tramagal. Esta fábrica foi fundada no ano de 1964 com vista a produção de veículos para o Exército Português. Anos mais tarde, em 1990, a firma portuguesa Mitsubishi Motors Portugal adquiriu a fábrica e, em 1996, a Mitsubishi Motors Corporation decidiu concentrar nesta fábrica a produção do camião Canter, um camião best-seller internacional com mais de 150 mil



unidades vendidas anualmente, que desde 2003 faz parte da Daimler Trucks. É a partir desta fábrica no Tramagal que o camião Fuso Canter é exportado todos os dias para mais de 30 países europeus.

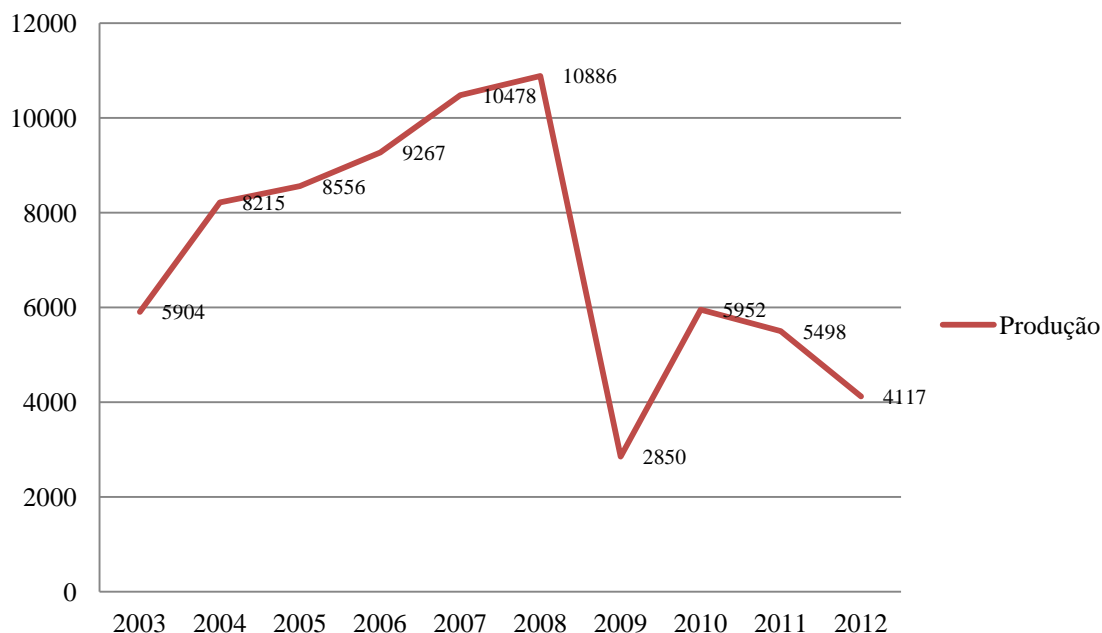


Figura 8 – Produção da Mitsubishi Fuso Truck Europe desde 2003 até 2012 (AUTOINFORMA, 2013)

#### 4.4 Toyota Caetano Portugal, SA

A Toyota Caetano foi fundada no ano de 1946 a partir da visão de um jovem de 20 anos, Salvador Fernandes Caetano. A empresa iniciou o seu percurso na produção carroçarias, atividade que ainda hoje se mantém no Grupo através da CaetanoBus.

No ano de 1968, o jovem Fernandes Caetano torna-se representante exclusivo da Toyota em Portugal construindo uma das melhores unidades industriais de montagem de automóveis, em Ovar, que acabaria por ser inaugurada em 1971.

Em 2007, no ano em que a Toyota atinge em Portugal vendas acumuladas de 500 mil unidades e se dá a troca da sua designação, a Toyota Caetano Portugal, SA passa a concentrar todas as atividades das marcas Toyota e Lexus.

No que diz respeito ao nosso país, a empresa desenvolve atualmente diversas atividades, que de uma forma resumida, se podem englobar na importação de ligeiros, peças e

assistência técnica, montagem de veículos e incorporação de componentes. Todas estas atividades se encontram distribuídas por Ovar, Vila Nova de Gaia e Carregado.

A internacionalização do Grupo foi iniciada com a criação duma empresa em Inglaterra e continuada em países europeus como Espanha ou Alemanha. Devido ao facto de, desde 1994, Salvador Fernandes Caetano ter sido Cônsul Honorário do México no Porto, o contacto entre empresários foi simplificado, permitindo assim facilitar e aumentar as trocas comerciais e relações entre Portugal e o México.

O fundador desta empresa faleceu no dia 27 de Junho de 2011, deixando um universo empresarial de mais de 150 empresas com quase 7000 colaboradores, universo este que é agora liderado pelo Eng<sup>o</sup> José Reis Ramos, formado em Engenharia Metalúrgica pela FEUP.

No que diz respeito à realidade económica da Toyota Caetano, SA, esta foi atingida de forma significativa pela crise europeia, como podemos verificar através da Figura 9.

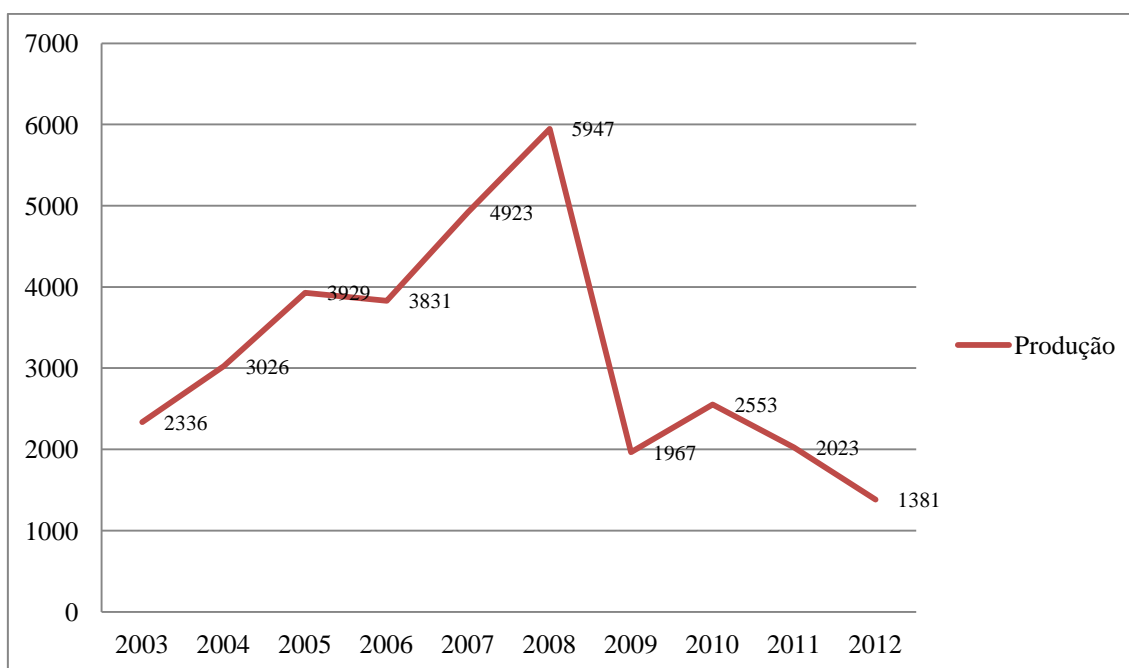


Figura 9 – Evolução da produção da Toyota Caetano SA entre 2003 e 2012 (AUTOINFORMA,2013)

Quanto às peças vendidas, a Toyota Caetano não conseguiu também contornar a crise, pelo que as suas vendas caíram, tendo no final do 1<sup>o</sup> semestre de 2013 apresentado uma receita cerca de 17 500 milhões de euros em contraste com os 18 330 milhões conseguidos no ano anterior, tal como se pode ver na Tabela 3.

	1º Semestre 2012	1º Semestre 2013
<b>Total de produtos vendidos</b>	18 330	17464

Tabela 3 – Venda de peças em períodos homólogos de 2012 e 2013 (Toyota Caetano SA, 2013)

De uma forma geral, a empresa Toyota Caetano, SA apresenta números animadores apesar da crise económica que “varre” a Europa, como se pode verificar na tabela 4, que apresenta os indicadores financeiros relativos a um período de 3 anos.

	JUNHO 2011	JUNHO 2012	JUNHO 2013
<b>Volume de Negócios</b>	152 323 880	117 230 829	107 467 227
<b>Volume de Emprego</b>	1 778	1 770	1 512
<b>Grau de Autonomia Financeira</b>	51,50%	53,80%	61,99%

Tabela 4 – Indicadores financeiros relativos ao mês de Junho de 2011, 2012 e 2013

Como podemos observar, apesar do seu volume de negócios apresentar uma descida considerável, a empresa conseguiu manter-se a um nível muito estável conseguindo ainda uma evolução positiva do grau de autonomia financeira.

Para o futuro, a empresa apresenta boas perspetivas, acreditando que a crise sentida no setor automóvel já atingiu o seu expoente máximo, pelo que, a partir de agora, vai regredir para dar lugar ao crescimento. A Toyota Caetano crê ainda que com a introdução de novos modelos irá conseguir recuperar quotas, cumprindo os objetivos orçamentais.

Irão também ser implementadas medidas de desenvolvimento económico e de incentivo ao investimento e como grande exemplo está a aprovação que o Parlamento fez a um estudo de um regime de incentivos que promovem a compra de veículos novos.

#### **4.4.1 CaetanoBus**

A Caetano Bus é uma empresa inovadora que se dedica ao fabrico de carroçarias de autocarros. Esta empresa foi fundada em Janeiro de 2002, tendo resultado de uma parceria entre o Grupo Salvador Caetano e o Grupo Americano-Alemão Daimler-Chrysler, sendo que o último já não tem participação no capital da empresa.

O destino da maioria dos produtos da empresa é a exportação, salientando-se os mercados Alemão, Inglês e Espanhol. Atualmente a empresa está numa fase de conquista de novos mercados, nomeadamente Asiático e do Médio-Oriente.

Relativamente ao volume de negócios da empresa do Grupo Salvador Caetano, perspectiva-se para este ano uma manutenção do lucro de 2012, resultando numa faturação de 50 milhões de euros. (Jornal de Negócios, 2013)

#### **4.5 V.N. Automóveis**

A V.N. Automóveis é uma empresa construtora da marca japonesa Isuzu, que se dedica à produção de carroçarias para camiões. Está localizada em Vendas Novas.

Esta empresa atingiu em 2012 as 1 573 unidades produzidas, totalizando 1% da produção automóvel portuguesa. Como podemos verificar pela Figura 10, a produção desta fábrica só teve o seu início em 2006.

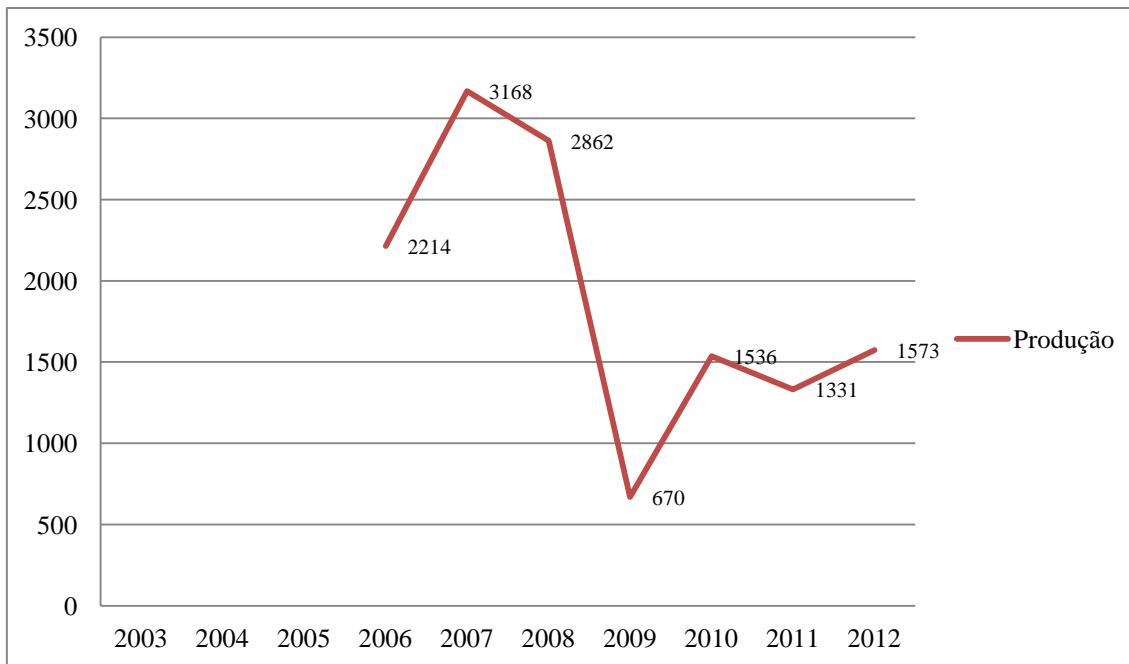


Figura 10 – Produção Automóvel da V.N. Automóveis entre 2003 e 2012 (AUTOINFORMA, 2013)

## 5 - A indústria de componentes

A indústria de produção de componentes automóveis engloba um universo de 177 empresas e teve em 2012 um peso de 4,3% no PIB português, sendo que as suas exportações corresponderam a 8,9% das exportações totais do país (AFIA 2013).

Estas empresas dedicam-se à fabricação de componentes e acessórios para automóveis, fabrico de artigos de plástico, têxteis ou eletrónicos.

Entre 2007 e 2012, a evolução tanto do volume de negócios como das exportações é positiva como se pode observar no gráfico seguinte.

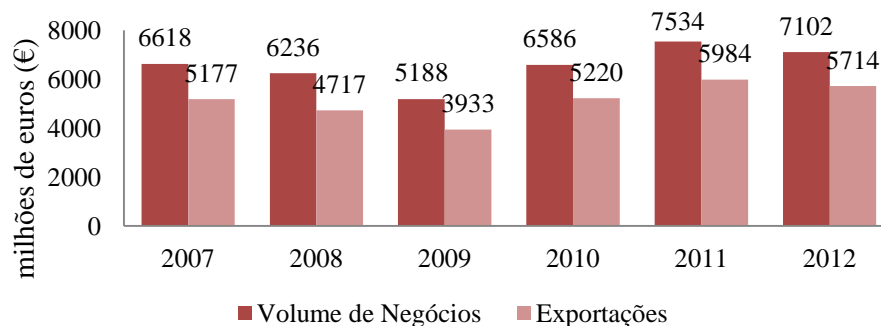


Figura 11 - Exportações e volume de negócios de componentes automóveis em milhões de euros, no período 2007-2012 (AFIA, 2013)

Assim sendo, as exportações representaram uma elevada percentagem do volume de negócios, como é possível verificar no gráfico. Em 2012, as exportações das componentes produzidas corresponderam a 80,5% do volume total produzido.

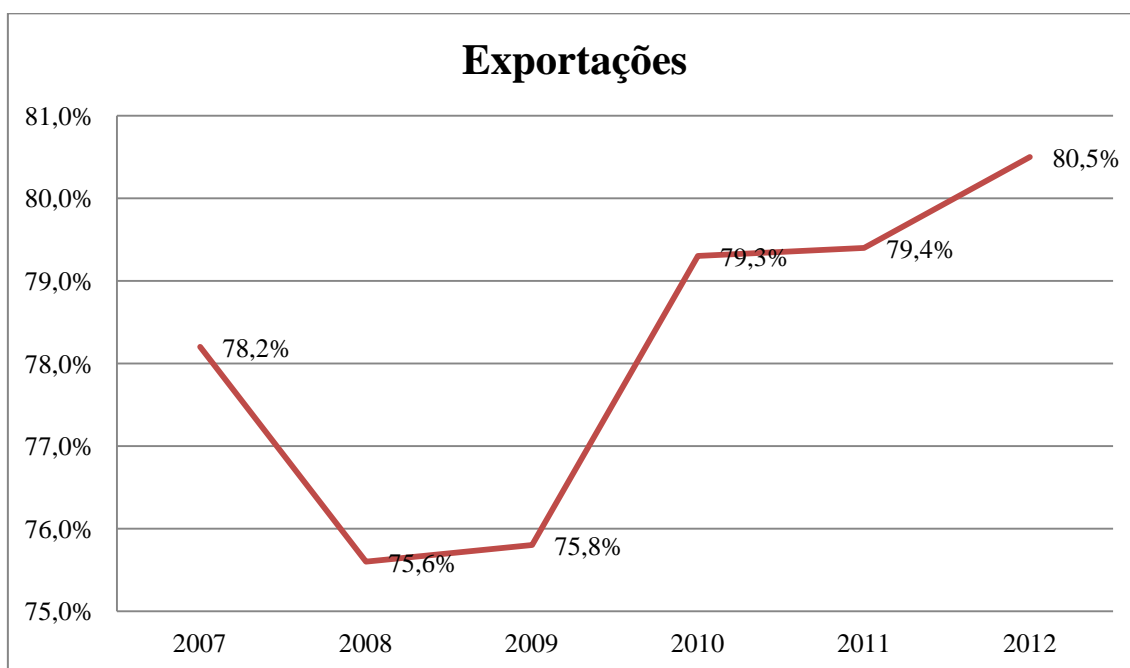


Figura 12 - Evolução da percentagem de exportações de componentes AFIA (2013)

Em 2012, os principais destinos de produção das componentes foram a Alemanha, Espanha e França.

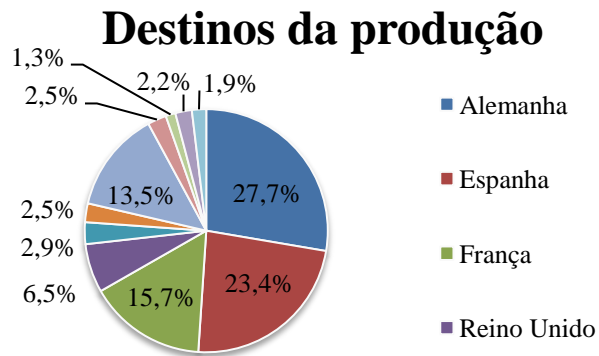


Figura 13 - Destinos da produção de componentes (AFIA, 2013)

As empresas de produção de componentes automóveis estão principalmente localizadas em Aveiro, Porto e Setúbal, que juntas perfazem mais de 50% do total de empresas.

## **6 - O Futuro do Setor Automóvel Português**

Como já foi referido anteriormente, a Indústria Automóvel em Portugal tem um peso bastante considerável na realidade económica atual pois, de acordo com a Associação Automóvel de Portugal (ACAP), este setor corresponde a 15% do Produto Interno Bruto.

No entanto, considerando a evolução explicitada no Gráfico I da página 6, esta indústria tem, sem dúvida, sofrido um largo decréscimo ao longo dos últimos anos, provável consequência da crise económica que assola a estrutura económica europeia.

Sendo assim, poderíamos supor que, sem intervenção especial e direta sobre esta indústria, a evolução seria no sentido negativo e o declínio seria cada vez mais evidente.

Portugal não conta com grandes projetos de investigação na área pelo que não alimenta a inovação evidente em outros países, como a Alemanha. Portugal produz e exporta. Um grande problema está evidentemente no “rebentar” dos mercados.

Como será então o futuro deste setor? Nos anexos I e II, encontram-se duas notícias publicadas no mesmo dia, 8 de Outubro de 2013. A primeira diz respeito à queda de produção em relação ao período homólogo do ano anterior. A segunda diz respeito ao investimento de 32,8 milhões de euros na Autoeuropa, em Palmela. Com estas duas notícias, abrem-se as duas possibilidades. Podemos antever uma evolução negativa ou positiva.

O nosso grupo, à luz de todos os factos, adota uma perspetiva positiva. Esta indústria tem, indubitavelmente, sofrido quedas na produção, vendas, exportação. No entanto, estas quedas não têm sido tão consideráveis, tendo em conta outros setores da indústria portuguesa. Por isso mesmo, acreditamos que esta indústria irá ter uma evolução positiva e continuar a contribuir para a economia nacional.



## **7 - Conclusão**

O setor automóvel em Portugal é constituído por um universo abrangente de indústrias e seus produtos resultantes.

Como foi sendo referido ao longo deste relatório, tem havido uma regressão económica neste setor, como em tantos outros, consequência da crise económica que assola vários países. Todavia, apesar deste retrocesso, a indústria automóvel em Portugal tem-se mostrado dinâmica, revelando um bom nível de produção, ainda que menor que nos anos anteriores. Ao observar as figuras 6 a 10, relativas à evolução das empresas AutoEuropa Volkswagen, Citroën & Peugeot Mangualde, Mitsubishi Fuso Truck Europe, Toyota Caetano e V.N. Automóveis, respetivamente, podemos em todas, à exceção da primeira, observar um padrão: em 2009, há uma queda bastante acentuada na produção automóvel. É pois de referir que esse é o ano em que a chamada Crise da Dívida da Zona Euro começa a tomar verdadeira expressão. Assim, podemos com certeza garantir que este setor foi verdadeiramente afetado pelo clima económico envolvente e continua a sê-lo, pelo que a evolução deste setor está dependente do desenvolvimento económico futuro.

A partir deste trabalho, foi-nos possível reconhecer uma concentração geográfica das indústrias do setor automóvel, como está exposto na figura 4 e, ainda, concluir acerca da relevância de algumas empresas no plano geral da indústria automóvel, com destaque para a AutoEuropa Volkswagen e para a Citroën & Peugeot Mangualde.



## Anexos

### Anexo I

# Produção automóvel cai 13,4% em setembro - ACAP

Lusa | 18:30 Terça-feira, 8 de outubro de 2013



Lisboa, 08 out (Lusa) -- A produção automóvel em Portugal em setembro totalizou 13.313 veículos, uma quebra de 13,4% em relação ao mesmo mês do ano anterior, segundo dados divulgados hoje pela Associação Automóvel de Portugal (ACAP).

"Esta evolução desfavorável da produção global foi determinada pela quebra da produção de todos os tipos de veículos, nomeadamente, dos ligeiros de passageiros (-8,7%) e dos veículos comerciais (-26,8%), face ao mês

homólogo do ano anterior", justifica a associação em comunicado.

FONTE: EXPRESSO

### Anexo II

# Estado português e Volkswagen Autoeuropa assinam contrato de investimento de 38,2MEuro

Lusa | 17:13 Terça-feira, 8 de outubro de 2013



Lisboa, 08 out (Lusa) - O grupo Volkswagen assinou hoje com o Estado português um contrato de investimento no valor de 38,2 milhões de euros para novos projetos nas áreas de produção e não produção - pintura, cunhos e cortantes e tecnologias de informação.

O ministro da Economia, António Pires de Lima, presidiu à cerimónia da assinatura do contrato de investimento entre a Volkswagen AG e a AICEP - Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal, que decorreu em

Wolfsburgo, sede da fabricante de automóveis na Alemanha.

FONTE: EXPRESSO