

REVISTA Industrial Forum Portugal



Mitsubishi Fuso

Jorge Rosa, presidente da Mitsubishi Fuso Truck Europe: Primeiro camião eléctrico do mundo fabricado em Portugal

PÁG 6

Conferência VDA - OPCO

Realização da 1ª conferência internacional VDA QMC dedicada à Qualidade e Segurança na indústria automóvel em Portugal

PÁG 11

MOBINOV

Apresentação da Mobinov - Associação do Cluster Automóvel e caracterização da indústria automóvel nacional

PÁG 16

Índice

06 MITSUBISHI FUSO

Entrevista com Jorge Rosa, presidente da Mitsubishi Fuso Truck Europe: Primeiro camião eléctrico do mundo fabricado em Portugal

ENTREVISTA



16 MOBINOV

Caracterização da indústria automóvel em Portugal, seus desafios e potencial de crescimento

ASSOCIAÇÕES



05 AGENDA INTERNACIONAL

Inclui-se neste espaço o calendário relativo às principais conferências ou seminários a decorrer no Mundo, relativos às indústrias Automóvel e Aeronáutica

NOTÍCIAS



11 CONFERÊNCIA VDA - OPCO

Realizou-se no passado dia 15 de Março, no hotel Sheraton no Porto, a primeira conferência internacional VDA QMC em Portugal, totalmente dedicada à temática da Qualidade e Segurança.

EVENTOS



13 A LÓGICA DO CONHECIMENTO

A formação potencia o aumento de competências e da produtividade, permitindo às empresas permanecer na vanguarda.

OPINIÃO



FICHA TÉCNICA

DIREÇÃO Pedro Silva, Teresa Martins // EDIÇÃO E PROPRIEDADE OPCO Academia // COORDENAÇÃO Maria José Mouquinho // REDAÇÃO Pedro Silva, Maria José Mouquinho // COLABORAÇÃO Graziela Afonso, José Couto // FOTOGRAFIA Mobinov, MFTE, Shutterstock // DESIGN E PAGINAÇÃO HBR Group // Junho 2018 // Interditada a reprodução de textos e imagens por quaisquer meios. Distribuição gratuita. Não pode ser vendida separadamente.

Nota do Editor

E AGORA?

2018. Doze anos de actividade junto das empresas. 4 continentes, 19 países, várias empresas certificadas, inúmeros auditores e profissionais qualificados,... E agora? E agora, chegou o tempo de retribuir. Retribuir o muito que partilhámos e aprendemos com os nossos clientes, os muitos contactos estabelecidos, as muitas possibilidades identificadas, as muitas boas práticas testemunhadas. Em resumo, o partilhar das muitas pontes construídas ao longo destes tempos.

É isso que o Industrial Forum Portugal pretende ser. Um canal aberto a todos quantos quiserem contribuir construtivamente para a causa comum de aproximar profissionais, potenciar contactos e promover o potencial da indústria portuguesa. Um ponto de encontro específico para as necessidades das indústrias e profissionais nacionais, mas com uma grande janela aberta para o exterior e para o que de melhor se faz lá fora. E porquê um Fórum? Esta ideia surgiu, precisamente, de conversas com colegas e amigos e com a identificação de um denominador comum, a necessidade de um espaço e de um canal de comunicação privilegiado, unindo profissionais com interesses e preocupações comuns.

Questões como: onde encontrar determinado produto? Onde encontrar determinada competência? Como os outros dão resposta a...? Quem mais tem determinada necessidade, porque nós, sozinhos, não temos massa crítica para...? Quem pode precisar do meu produto ou do meu serviço? Compro x, y ou z no estrangeiro, será que existe cá dentro esse produto ou serviço? Onde encontrar fornecedores para...? Onde encontrar clientes? Onde encontrar a solução para...? É na altura que surgem essas questões que recorreremos às nossas listas de contactos, à procura online, tentando falar com antigos colegas, à procura da tal ligação que nos falta. E isso

passa-se tanto nas PME's nacionais, como nas grandes multinacionais...

São estas questões que várias vezes também nos colocam: vocês que estão no mercado, será que conhecem...? Pois bem, este fórum pretende dar resposta, de forma pública, a essas questões. Como referido anteriormente, ajudar a criar pontes.

Nesta primeira fase de lançamento queremos essencialmente dar uma mostra do potencial do Fórum mas queremos ir mais longe nas próximas edições, com as rubricas 'Meet the...'. Estas rubricas, inspiradas ou criadas a partir de actividades nas quais tivemos oportunidade de participar no passado, incluirão a promoção de contactos entre fornecedores e compradores, nacionais e estrangeiros, o desenvolvimento pessoal e organizacional, incluindo a partilha de boas práticas, benchmarking e partilha de soluções inovadoras entre empresas, nacionais e estrangeiras. Promovendo a comunicação e informação entre as empresas e os profissionais da indústria, actuando principalmente, mas não de forma limitada, nas indústrias automóvel e aeronáutica.

Ambicioso? Talvez. Possível? Sem dúvida. Vai funcionar? Depende de todos nós.

Este espaço é seu, contamos com as suas sugestões e com a sua participação. Obrigado.

* Escrito segundo a ortografia tradicional



PEDRO SILVA
Managing Director OPCO Academia

“É ISSO QUE O INDUSTRIAL FORUM PORTUGAL PRETENDE SER. UM CANAL ABERTO A TODOS QUANTOS QUISEREM CONTRIBUIR CONSTRUTIVAMENTE PARA A CAUSA COMUM DE APROXIMAR PROFISSIONAIS, POTENCIAR CONTACTOS E PROMOVER O POTENCIAL DA INDÚSTRIA PORTUGUESA”

AGENDA FORMAÇÕES

JUNHO

Auditorias de Produto VDA6.5

DATA 12 Junho

LOCAL São João da Madeira
Formação destinada a capacitar os formandos para a gestão de um programa de Auditorias de Produto ¹

Auditorias de Processo VDA6.3:2016

– Qualificação

DATA 18, 19, 20 e 22 Junho

LOCAL Palmela
Formação destinada a qualificação dos formandos para a realização de auditorias de processo de acordo com a VDA6.3:2016 ¹

Auditorias de Processo VDA6.3:2016

– Atualização

DATA 27 Junho

LOCAL Palmela
Formação destinada a atualização de auditores de processo para a edição VDA6.3:2016 ¹

JULHO

Audidores Internos 1º/2º Parte IATF16949

DATA 16, 17 e 18 Julho

LOCAL Palmela
Formação destinada a qualificação dos formandos para a realização de auditorias de sistema de 1º/2º parte de acordo com a IATF 16949 ¹

Audidores Internos 1º/2º Parte IATF16949 *

DATA 23, 24 e 25 Julho

LOCAL Guimarães
Formação destinada a qualificação dos formandos para a realização de auditorias de sistema de 1º/2º parte de acordo com a IATF 16949 ¹

PSB – Product Safety Representative

DATA 30 e 31 Julho

LOCAL Aveiro
Formação destinada a transmitir os principais requisitos legais relativos a segurança do produto e capacitar os formandos para a implementação desses requisitos na indústria automóvel ^{1,2}

INTRA EMPRESAS

Volkswagen Formel Q

DATA A acordar

LOCAL Intra empresa
Formação destinada a qualificação dos formandos para a implementação dos Requisitos Específicos de Cliente VW: Formel Q Konkret, Capability, Capability Software e New Parts Integral ^{1,2}

PSA APQP e PPAP

DATA A acordar

LOCAL Intra empresa
Formação destinada a qualificação dos formandos para a implementação dos Requisitos Específicos de Cliente PSA para a implementação do APQP e PPAP ³

BREVEMENTE

Automotive Core Tools

DATA A acordar

LOCAL Intra empresa
Formação destinada a qualificação dos formandos para a implementação das ferramentas da indústria automóvel: FMEA, MSA, SPC, APQP e PPAP ⁴

Saiba mais em www.opco.pt e ifportugal.pt

As acções identificadas podem mudar de data ou local, conforme a conveniência dos participantes. Consultar a OPCO Academia para confirmação e detalhes da participação.

¹ Formação oficial VDA QMC

² Formação oficial Volkswagen

³ Formação oficial Euro Symbiose, reconhecida pela PSA

⁴ Formação reconhecida pelo IATF

AGENDA INTERNACIONAL

JUNHO

AUTOMOTIVE ENGINEERING EXPO

DATA 04-05 Junho

LOCAL Nuremberga, Alemanha

Feira única no mundo, dedicada à mostra de tendências, inovações, produtos e serviços para toda a cadeia de produção de carroçarias, desde o conceito até à montagem final.

AUTOMOTIVE INTERIORS EXPO

DATA 05-07 Junho

LOCAL Estugarda, Alemanha

Feira dedicada a Interiores Automóvel, desde conceitos, materiais, tecnologias, acabamentos, revestimentos e componentes, dedicada aos fornecedores de materiais e sistemas para interiores

SÉMINAIRE: LE SECTEUR AUTOMO-BILE AU PORTUGAL

DATA 21 Junho

LOCAL Sheraton, Porto

A indústria automóvel em Portugal: as oportunidades associadas aos construtores e fornecedores Franceses.

AUTOMOTICA

DATA 19-22 Junho

LOCAL Munique, Alemanha

Apresentação da maior gama mundial de robótica industrial e de serviços, soluções de montagem, sistemas de visão artificial e componentes.

PRODUTECH-MOBINOV OPEN DAY @ TOYOTA

DATA 22 Junho

LOCAL Ovar

Evento destinado à identificação de oportunidades para o fornecimento e desenvolvimento de soluções tecnológicas dirigidas à satisfação de necessidades da empresa TOYOTA CAETANO PORTUGAL S.A., Fábrica de Ovar, no âmbito da melhoria dos seus processos produtivos.

SETEMBRO

AUTOMECHANIKA

DATA 11-15 Setembro

LOCAL Frankfurt, Alemanha

Feira líder mundial dedicada ao sector de aftermarket automóvel, tem lugar de 2 em 2 anos, alternado com a IAA.

RECURSOS HUMANOS NO CLUSTER AUTOMÓVEL

DATA 27 Setembro

LOCAL Setúbal

Evento destinado à abordagem dos desafios de crescimento do recrutamento, quer para empresas quer para recrutadores, assim como a abordagem aos desafios da qualificação, requalificação e reconversão.

→ COM PARTICIPAÇÃO OPCO

IAA NUTZFARZEUGE

DATA 20-27 Setembro

LOCAL Hanôver, Alemanha

Principal feira mundial dedicada aos veículos comerciais, de transporte, mobilidade e logística.

→ COM PARTICIPAÇÃO OPCO

PRÓXIMOS EVENTOS

IZB

DATA 16-18 Outubro

LOCAL Wolfsburg, Alemanha

Feira internacional de fornecedores automóvel e principal feira da Europa para o sector de fornecedores automóvel, promovida pela Volkswagen e pela cidade de Wolfsburg.

EMS SUMMIT

DATA 26-28 Novembro

LOCAL Berlim, Alemanha

Evento dedicado ao estabelecimento de relações comerciais, ligando líderes do sector, que procuram experiências e conhecimentos de modo a promover o alcançar das suas necessidades de negócio, incluindo temas como: como ser mais ágil, flexível e reactivo; a Smart Factory do futuro; estratégias Lean & OpEx; novas tecnologias; redução de custos e Indústria 4.0.

Automotive
SUMMIT'19

PRÓXIMA
CONFERÊNCIA

2019

Participe do inquérito relativo à próxima edição e fique a par de todas as novidades em

www.automotivesummit.pt

**ENTREVISTA A JORGE
ROSA, PRESIDENTE
DA MITSUBISHI FUSO
TRUCK EUROPE**



BREVE BIO

Jorge Rosa, 61 anos, é natural de Castanheira de Pêra e formou-se em Engenharia de Máquinas no Instituto Superior de Engenharia de Lisboa. Entrou para a Mitsubishi Fuso Truck Europe em 1980 (à data MDF) como responsável pela Qualidade.

Em 1985 tornou-se membro do Conselho de Administração, e é desde 2006 Presidente do Conselho de Administração e Diretor-Executivo da Mitsubishi Fuso Truck Europe, S.A. Tramagal. Atualmente é ainda Vice-Presidente da Mobinov e Presidente da ACAP.

Vive em Torres Novas, é casado e tem um filho.

PRIMEIRO CAMIÃO ELÉCTRICO DO MUNDO FABRICADO EM PORTUGAL

A Mitsubishi Fuso Truck Europe, do grupo alemão Daimler, opera na fábrica do Tramagal, na zona industrial de Abrantes, onde é produzido o camião ligeiro comercial Fuso Canter, com destino a mais de 30 países dentro e fora da Europa. Em plena região do centro interior de Portugal, em 2017 iniciou-se aqui a produção piloto do primeiro camião eléctrico do mundo. A sua produção em larga escala vai ocorrer até finais de 2019.

Que razões levaram, inicialmente, à escolha de Portugal pela Mitsubishi e, neste momento, a produzir cá o primeiro camião totalmente eléctrico?

Esta fábrica é fruto de uma história longa. A relação com a Mitsubishi, concretamente com o importador da marca em Portugal, começa em 1980 com a produção nesta unidade fabril de toda a gama comercial que a Mitsubishi vendia no país.

Em determinado momento, por razões estratégicas, a própria Mitsubishi decide que esta fábrica, que a certa altura pertencia ao distribuidor local, deveria passar a produzir para toda a Europa. Concentra então aqui toda a sua capacidade num modelo – o modelo Canter – e passa igualmente a distribuir para toda a Europa e já não só em Portugal.

Numa fase mais adiantada da história,

em 2003, o grupo Daimler alemão adquire a parte dos camiões da Mitsubishi e mantém a lógica de negócio, a de ter esta fábrica em Portugal a abastecer o mercado europeu com este tipo de produto.

A decisão de produzir o veículo eléctrico em Portugal deve-se a esses dois factores, ao facto de a Europa ser um dos mercados ao qual se dirige este novo produto e por o grupo ter em Portugal o seu centro de produção dos outros modelos Canter. Portugal tornou-se numa escolha natural para produzir a versão eléctrica, o eCanter.

Que factores de contexto justificam a aposta da Mitsubishi no centro interior do país?

Há até custos de contexto por estarmos no centro interior do país e no extremo



Jorge Rosa, presidente da MFTE, durante a apresentação do modelo eCanter na fábrica da MFTE no Tramagal

sul da Europa. Porém, o know-how que foi sendo adquirido ao longo de tantos anos e o facto de estar aqui um investimento realizado, uma fábrica pronta a utilizar, onde desde logo se pode produzir o novo modelo eléctrico, terão justificado a sua manutenção e a aposta na produção aqui deste novo modelo.

O que significa esta entrada na mobilidade eléctrica?

Por parte da Daimler há o reconhecimento de uma tendência que é inexorável, que é o facto de estarmos a caminhar a passos largos para a electrificação. Este processo está em curso e vai evoluir muito mais rapidamente do que aquilo que se pensa. No grupo surgiu a decisão de estar na liderança deste processo, o que permitirá estar muito bem posicionado quando ocorrer o

boom deste mercado. E a nossa unidade foi felizmente apanhada neste comboio. Somos a primeira unidade industrial, não só a nível europeu como mundial, a produzir em série um camião eléctrico.

Quais são os objectivos, em termos de volume de produção, definidos para este novo modelo Fuso eCanter?

Ainda não estão definidos. Arrancámos em Julho de 2017 com uma produção piloto. Até ao momento, produzimos um lote de 100 unidades, em que 50 das quais vão ficar na Europa e as restantes 50 destinam-se aos Estados Unidos da América.

Das 50 unidades para a Europa, 10 ficam na cidade de Lisboa. Este foi como que um primeiro objectivo. Quanto à produção em massa, essa irá ocorrer em finais de 2019.

O Presidente da República, Marcelo Rebelo de Sousa, durante a sua visita à MFTE, igualmente na apresentação do modelo eCanter



Para a produção em massa vai ser necessário proceder a alguma alteração, seja a nível industrial, de recursos humanos ou outra?

Já houve formação dos nossos funcionários para estas primeiras 100 unidades e quando massificarmos a produção vai ser necessária mais formação específica nesta nova tecnologia. A fábrica em si terá algumas alterações, mas nada de substancial.

Quais são as especificidades de circulação deste modelo, nomeadamente tempo de autonomia, carregamento...?

Todos estamos ainda num estágio de desenvolvimento da produção de veículos eléctricos. Não só a Mitsubishi Fuso como todos os fabricantes de veículos eléctricos, mesmo os que já estão a produzir automóveis e a comercializá-los, estão numa fase de crescente desenvolvimento do produto.

O nosso veículo, com um motor eléctrico com a potência de 185 kW, tem neste momento uma autonomia de 100 a 120 quilómetros, dependendo da utilização, e faz um carregamento rápido numa hora e o carregamento normal, total, em sete horas. Ou seja, durante a noite liga-se o veículo à tomada e de manhã o veículo está carregado para fazer mais 100 quilómetros. Há, obviamente, ainda um caminho longo a percorrer.

Quer dizer, algo a melhorar?

Sim, nos próximos três a quatro anos vamos assistir a um aumento da capacidade das baterias, que é a grande questão desta tecnologia. Vamos assistir a um aumento da capacidade de acumulação de energia nas baterias por aumento da densidade das células, o que quer dizer que rapidamente estaremos a falar de autonomias muito superiores.

Mas, deixe-me dizer que já fizemos experiências. Já tivemos 10 veículos um ano em teste em Portugal e outras marcas têm-no feito também. A conclusão a que chegámos, sobretudo para este tipo de veículo, que é um camião de pequenas dimensões que se destina sobretudo à distribuição urbana, à chamada distribuição capilar, e às utilizações por parte dos Municípios (jardinagem, lixos, etc.), é a de que nenhum camião precisa de fazer mais do que 70 ou 80 quilómetros por dia. Portanto, o problema é mais psicológico que outra coisa.

De qualquer forma, desde que a rede e a infraestrutura estejam preparadas, o

veículo poderá carregar à hora de almoço e voltar a fazer mais 100 quilómetros da parte da tarde. Há, como disse, um caminho ainda a percorrer.

O país tem capacidade de resposta a esta nova realidade?

A resposta não é só nacional, é uma resposta em termos mundiais. A tecnologia dos veículos está relativamente dominada por todos os fabricantes nesta altura. O grande desafio que se coloca vai ser seguramente, enquanto principal travão ao desenvolvimento, a capacidade das cidades, mais do que dos países, para criarem infraestruturas que permitam a um grande conjunto de veículos estar ao mesmo tempo a carregar. Imagine-se um prédio de 10 andares, onde todos nós, ao chegar a casa à noite, queremos carregar o veículo e a infraestrutura não aguenta.

Em meu entender, a velocidade a que estas coisas vão ocorrer vai depender não tanto de políticas nacionais, mas muito mais das cidades e das imposições que estas forem colocando à entrada de veículos a combustão, assim como à sua própria capacidade de instalar ou de melhorar a infraestrutura. Esta é uma consequência óbvia para mim e para o grupo.

Terá então a construção dos imóveis que ser repensada face a este novo contexto?

Não só a construção dos imóveis novos, como também a reestruturação dos que existem, e será ainda preciso repensar a própria infraestrutura de abastecimento. Vai ser necessária muita energia para que possa ser utilizada sobretudo durante a noite. A principal solicitação à rede vai ser nessa altura. Este é um desafio novo.

Portugal tem sido notícia por ter uma das maiores reservas mundiais de lítio e pelo trabalho de investigação em novas baterias. É algo importante para vós e para impulsionar a produção de veículos eléctricos no país?

Com certeza. A existência de lítio é importante para o país e a utilização do lítio na produção das baterias é muito importante para o sector e para quem se propõe fabricar veículos eléctricos. O aparecimento de uma fábrica de baterias em Portugal seria para nós uma bênção. Só podemos ver com bons olhos esta possibilidade.



INTERCAMBIAR O SABER

A preparação da empresa para a sua própria evolução conta com apoio do grupo Daimler e, a nível nacional, com algum saber académico da região?

Com certeza. O grupo Daimler, com a sua dimensão mundial, tem áreas de investigação a trabalhar nesta tecnologia há algum tempo e nós, de forma natural, bebemos esse conhecimento. Há uma troca permanente de saber no grupo.

Também ao nível das instituições académicas, temos promovido o intercâmbio de conhecimento, nomeadamente com as que estão mais à nossa volta. O Instituto Politécnico de Tomar tem sido um dos nossos interlocutores, mas não só. A nossa ligação ao Centro de Excelência para a Inovação da Indústria Automóvel (CEiiA) tem sido igualmente importante na área do saber. Mantemo-nos permanentemente em contacto com estas instituições.

Por que razão a empresa promoveu em 2017 a maratona “Hey! Hackaton”, envolvendo estudantes do ensino superior? É uma forma de aproximação a novos potenciais recursos humanos? É uma experiência a repetir?

Exactamente. Aliás, esta foi já a segunda edição do evento. Convidámos todas as



Fuso eCarter

A Fuso eCarter representa a terceira geração do primeiro camião leve totalmente eléctrico do mundo, sendo esta primeira série um passo importante no caminho da produção total.

Tecnicamente, a eCarter beneficia de extensas inovações identificadas durante os vários testes realizados com clientes, bem como dos avanços registados em termos de tecnologia de baterias e componentes.

Fonte: www.daimler.com/products/trucks/fuso/ecarter

universidades a inscreverem-se nesta maratona tecnológica de 24h e tivemos aqui um total de 120 estudantes entre um grupo de 12 universidades. E o objectivo é esse mesmo: aproximar a empresa da universidade, detectar alguns talentos e, por outro lado, também abrir uma janela da empresa ao exterior, a um olhar novo. As empresas tendem a viver muito fechadas sobre si próprias.

Quanto a repeti-lo, ainda estamos a considerar se o faremos ou não este ano. Possivelmente passaremos a realizá-lo de dois em dois anos.

Face às exigências da indústria automóvel, como garantem o melhor desempenho organizacional e as melhores práticas de gestão? E, externamente, como procedem à qualificação de fornecedores?

Toda esta cultura do sector automóvel vem evoluindo neste nosso trajecto que é já longo, ao mesmo tempo que, ao fazermos parte deste grande grupo, bebemos muito do conhecimento que aí se gera e podemos observar as melhores práticas das outras unidades.

Há um conjunto de eventos e de reuniões onde as fábricas partilham experiências, e é um pouco dessa forma que recolhemos o conhecimento e depois o transportamos para dentro desta unidade. Também em relação à qualificação de fornecedores, há um conjunto de práticas que são habituais no momento de os seleccionar. Existem referenciais de organização, de gestão e da qualidade que os nossos fornecedores têm de cumprir face a esta cultura de exigência do sector automóvel.

Essa cultura de exigência acaba por se reflectir na região em que se encontram?

Certamente. O sector automóvel tem muito esse efeito de arrastamento à sua volta, de imbuir os fornecedores nessa cultura de exigência. Porém, os nossos fornecedores de componentes não se encontram propriamente aqui na zona centro, estão disseminados um pouco por todo o país e também fora de Portugal, e todos eles já eram fornecedores da indústria automóvel.

Nós somos apenas mais uma das unidades do sector que contribui para esse efeito de arrastamento. Em termos da região em si, podemos dizer que há uma cultura industrial de exigência que acabamos por espalhar à nossa volta, mas devo salientar que não é exclusiva da

Mitsubishi, as outras indústrias circundantes também contribuem para essa cultura.

A empresa mostrou envolvimento com a região aquando dos incêndios. É um tipo de interacção que se enquadra na sua política de Responsabilidade Social?

Sim. A nossa política de Responsabilidade Social impele-nos a realizar um conjunto de acções na região. Em 2017, infelizmente em consequência dos acontecimentos trágicos, fizemos apelo a um orçamento maior, tivemos uma contribuição fora do que é habitual. Oferecemos três veículos 4x4 da nossa produção às corporações de bombeiros afectadas no incêndio de Pedrógão Grande.

De uma forma geral, reservamos todos os anos do nosso orçamento uma verba destinada a apoiar diferentes instituições no Tramacal e na área do concelho de Abrantes.

UM CLUSTER A CRESCER SOBRE RODAS

Aproveitando o facto de ser vice-presidente e impulsor da criação do MOBINOV – o cluster do sector automóvel, pergunto-lhe, que razões levaram à sua criação?

O MOBINOV teve na sua origem a vontade de colocar duas grandes associações, a ACAP (Associação Automóvel de Portugal) e a AFIA (Associação de Fabricantes para a Indústria Automóvel), que viveram muitos anos quase de costas voltadas, numa única plataforma, em que qualquer um de nós pudesse contribuir de forma positiva para o desenvolvimento do sector. Em boa hora, juntámo-nos à ACAP e à AFIA e promovemos, também com o impulso do Governo, o aparecimento desta plataforma comum, que esperamos que venha a produzir resultados positivos para o sector.

O que representa este cluster na economia nacional?

Foi realizado um Estudo pela Deloitte sobre o peso deste cluster na economia do país, cujos resultados foram apresentados em 15 de Janeiro último. Os dados referem-se a 2016 e, nesse ano, o cluster automóvel representava 6% do PIB. A aferir pelos resultados de 2017 e pelos crescimentos em 2018 dos fabricantes de veículos automóveis no país, as perspectivas para este ano apontam para que o peso do sector seja muito



maior. Para além disso, há um conjunto de fornecedores importantes que se instalou, nomeadamente, no norte do país e que irá contribuir, em muito, quer para o PIB quer para o valor das exportações. O sector automóvel é aquele que terá maior peso na economia nacional, os números falam por si.

Quais são as perspectivas concretas de crescimento para os próximos anos?

Para este ano de 2018, esperamos atingir em Portugal 300 mil unidades produzidas, o que é já um número apreciável e com tendência ainda para crescer em 2019.

Quais os novos conceitos de mobilidade a que a indústria automóvel nacional deverá responder? O que nos diz este Estudo?

O Estudo identificou a tendência das novas tecnologias com que nos deparamos actualmente: a mobilidade eléctrica, a conectividade, a condução autónoma, ou seja, novos desafios que se colocam ao sector automóvel e também aos fabricantes de componentes. Os fabricantes de componentes terão de começar a pensar ou a repensar a sua estratégia face ao aparecimento destas novas tecnologias. O Estudo não apresenta soluções, apresenta factos relativamente às tendências para as quais todos temos de nos preparar para o futuro.

E para onde apontam as tendências dos consumidores portugueses? Manter-se

-á a sua lealdade às marcas ou serão as preocupações com o ambiente a nortear as opções de compra?

Tendencialmente, serão estas últimas. As questões ambientais crescentes, os apoios financeiros que o Estado vier a dar a estas novas tecnologias irão determinar as opções de compra dos consumidores.

É difícil dizer a que velocidade isto irá ocorrer, mas o caminho inexorável é este. Se é em 2025 ou em 2030, não sabemos, mas não há grande dúvida sobre o caminho em si. Uma coisa é certa, sobre 2030 há estudos internacionais que nos dizem que 2/3 da população mundial vai viver nos grandes centros urbanos e isso irá determinar, claramente, os novos desafios da mobilidade. Estamos condenados a seguir estas novas tendências.

Que factores de cariz nacional garantem que este cluster vai reforçar a sua posição estratégica no futuro?

Há factores positivos e, obviamente, outros menos positivos que o Estudo aponta.

Geograficamente estamos na periferia da Europa, o que, por um lado, é um problema, que exige que o Estado crie condições, sobretudo de logística, para nos aproximar do centro da Europa. Mas, por outro lado, estamos ao lado de Espanha e Espanha é o segundo produtor europeu de veículos automóveis neste momento. O estarmos aqui ao lado de Espanha, com custos de produção um

pouco inferiores, coloca-nos numa boa posição para sermos um grande fornecedor do nosso vizinho espanhol.

Existe necessidade de melhoria em alguma área, alguns constrangimentos a ser ultrapassados?

Sim, Portugal começa a debater-se, sobretudo na zona norte do país, com falta de recursos humanos com determinada especialização, para responder à demanda que existe nesta altura por parte dos novos fornecedores que se estão a instalar naquela região. Este é, claramente, um constrangimento que o país tem de resolver.

Nesse sentido, o Estudo faz recomendações às Autoridades para a necessidade de desenvolverem esforços para dotar o país de mão-de-obra especializada nalgumas áreas mais sensíveis, como a Programação ou a Programação de Máquinas CNC. Enfim, trabalho mais especializado que começa a rarear e a ser um problema para alguns dos fornecedores de componentes.

Portugal terá capacidade para responder, nomeadamente através do seu meio académico?

O meio académico nacional tem sido capaz, até agora, de produzir licenciados em quantidade e em qualidade, com excepção nalgumas áreas em que começa a ser deficitário. Esse défice regista-se, nomeadamente, nas áreas das tecnologias de informação, onde a solicitação tem sido muito grande, até pela instalação que tem vindo a ocorrer no país de empresas multinacionais de variada ordem.

Pergunto-lhe, por último, quais são as suas expectativas para o sector automóvel nacional e, em particular, para a empresa que dirige?

A vida ensina-nos que a economia é feita de ciclos e, neste momento, o sector automóvel está num ciclo positivo de crescimento. A nossa empresa está também a acompanhar este ciclo de crescimento. Diria que as nossas expectativas para o curto/médio prazo são muito positivas, assim como as expectativas para o sector. Vivemos um bom momento. Estou confiante no futuro.

ENTREVISTA de Graziela Afonso, jornalista*

* Escrito segundo a ortografia tradicional

Conferência realizada no Hotel Sheraton Porto, contou com a participação de mais de 100 delegados das principais construtoras e fornecedoras da indústria automóvel a operar em Portugal, bem como com a presença de oradores, Portugueses e Alemães, que abordaram os temas mais relevantes da actualidade da indústria



Conferência VDA – OPCO

No âmbito da realização das Regional Conferences da VDA QMC, coube à OPCO Academia a honra de acolher a primeira conferência de 2018, naquela que é igualmente a primeira do género a se realizar em Portugal.

Realizou-se no passado dia 15 de Março, no hotel Sheraton no Porto, a primeira conferência internacional totalmente dedicada à temática da Qualidade e Segurança na indústria automóvel, promovida pela VDA (Associação da Indústria Automóvel Alemã) e pela OPCO – Creating Solutions. Tratou-se da primeira conferência do género a realizar-se no nosso país, contando com a participação de vários especialistas, nacionais e convidados da VDA, os quais abordaram temas de relevância, principalmente nesta altura de transição de Norma de referência na indústria automóvel, da ISO/TS 16949 para a IATF 16949.

A conferência foi aberta pela OPCO – Creating Solutions, através do seu Director Geral, Pedro Silva, seguido da apresentação da Dr.ª Yuliya Prakopchyk, directora de formação da VDA QMC.

Após a sessão de abertura, passou-se aos temas específicos e relevantes para a indústria, tendo sido abordados temas relativos à própria transição da norma bem como relativos à nova versão da norma de auditoria de processo VDA 6.3, contando para tal com a participação de Dona Sommer (IATF oversight office) e Torsten Marx (Audi AG).

Também Marco Matos (Brose) apresen-





Painel de oradores, nacionais e estrangeiros, onvidados pela VDA QMC para a primeira conferência internacional realizada em Portugal

tou a abordagem do fabricante alemão, nesta transição de normas.

Foram também abordados temas mais específicos como a futura versão conjunta, VDA e AIAG, do manual FMEA, apresentada por Jochen Pfeufer, coordenador da VDA no grupo de trabalho FMEA, ou como o modelo Field Failure Analysis, apresentado por Wolfgang Deissenroth, da Continental, ou ainda o Product Safety, apresentado por João Reforço (Vanpro), especialista da OPCO nessa matéria, o qual complementou o tema de Compliance, apresentado por Ralf Scheibach, da VDA QMC.

Numa altura em que ainda muito se discute sobre os requisitos da norma IATF 16949 e respectivas interpretações, bem como sobre os critérios de conformidade a usar em auditoria, as apresentações mencionadas constituíram uma oportunidade única no sentido de uniformizar critérios, clarificar expectativas bem como deveres e responsabilidades, seja para auditados, seja mesmo para auditores uma vez que, neste caso

em específico, se tratou de ouvir a versão de oficial, de quem participou na elaboração dos respectivos referenciais e de quem, ao nível do IATF, coordena o esquema de certificação na indústria automóvel.

Contando na assistência, calculada em mais de 100 pessoas, com representantes de duas OEM's e representantes de vários níveis da cadeia de fornecimento automóvel, a conferência contou ainda com participantes de entidades ligadas à indústria e à qualidade, como a APQ ou o MOBINOV, bem como um representante da câmara municipal do Porto, cidade que acolheu esta primeira iniciativa. No final da conferência, os comentários eram unânimes: objectivos atingidos, elevada satisfação e muita vontade de repetir no próximo ano, seja pelo conhecimento partilhado, seja pela oportunidade de reunir no mesmo espaço construtores, fornecedores, auditores e auditados.

Complementarmente à conferência, decorreu ainda o lançamento da tradução

Portuguesa da norma de auditoria de processo VDA 6.3, brevemente disponível ao público, sendo este outro factor de referência relativamente ao papel desempenhado pela OPCO no mercado Português.

Fica agora a responsabilidade de dar continuidade a esta iniciativa, de continuar o que de muito bom foi agora iniciado, mas também o de inovar e dar resposta às expectativas agora criadas, já no próximo ano.

E claro, da parte da OPCO agradecer à VDA QMC, aos oradores, às entidades que apoiaram o evento, aos seus clientes e parceiros e, muito especialmente, a toda a equipa que tornou o evento realidade. Obrigado.

TEXTO Pedro Silva

* Escrito segundo a ortografia tradicional



Imagens recolhidas durante a conferência



A LÓGICA DO CONHECIMENTO!



TEXTO Maria José
Mouquinho,
OPCO Office | Academy
Manager

É cada vez mais relevante o incremento do desempenho dos colaboradores de qualquer empresa, em qualquer ramo de negócio. Como disse um dia Peter Drucker, “o desafio é conseguir que pessoas comuns tenham desempenhos incomuns”, este é um dos nossos desafios.

Num mundo em que a volatilidade, incerteza, complexidade e ambiguidade estão sempre presentes, imerge a necessidade da formação contínua.

A atualização de conhecimentos ao longo das nossas vidas é hoje fundamental para todos aqueles que querem crescer tanto enquanto pessoas como enquanto profissionais, bem como para as empresas que pretendem ser mais competitivas. Por muito elevada que seja a preocupação de uma empresa em possuir instalações e espaços operacionais repletos com equipamentos de tecnologia de ponta, os resultados de todos os esforços mobilizados para adquirir e

manter esses espaços e equipamentos poderão ficar muito aquém dos desejados caso não sejam adotadas estratégias de qualificação dos colaboradores dessa mesma empresa.

Empresas que assumem o compromisso de enriquecer os seus quadros através do investimento na formação são as que mais facilmente conseguem sobreviver às perecíveis economias de mercado. A formação deve naturalmente ser adaptada às especificidades das funções exercidas e da área de atuação da empresa, devendo o foco ser colocado na qualidade da formação proporcionada aos colaboradores, cujas ações devem, para além de garantir a atualização e/ou

A DEFINIÇÃO DE NOVAS ESTRATÉGIAS, OS AVANÇOS TECNOLÓGICOS, OS PROCESSOS DE MUDANÇA NAS EMPRESAS, O DESENVOLVIMENTO DE NOVOS PRODUTOS E PROCESSOS SÃO ESTÍMULOS QUE NOS LEVAM A REPENSAR O PORTFÓLIO DE COMPETÊNCIAS E CONSEQUENTEMENTE AS NOSSAS PROPOSTAS DE FORMAÇÃO

aquisição de conhecimentos proporcionar mudança de mentalidades.

A formação poderá diferenciar a atitude de um colaborador que, quando confrontado com pedidos de esclarecimento ou reclamações face a deficiências num determinado produto transmite desinteresse, desleixo e/ou enfado, da atitude de um colaborador que, estando consciente da importância do seu papel e das estratégias a utilizar, procura auxiliar e esclarecer o cliente, contribuindo significativamente para a boa imagem da empresa.

É notório que o paradigma da formação profissional mudou, deixou de ser encarada pelas empresas como uma mera obrigação legal e passou a ser vista como um importante veículo de valorização e com o intuito de melhorar a sua performance como um todo. Para as pessoas também deixou de ser vista como uma perda de tempo, o que se reflete sobretudo na postura mais aberta com que estas frequentam a formação, transparecendo até alguma paixão por aprender.

O investimento em formação deve, também, ultrapassar o desenvolvimento de competências técnicas e abranger também as chamadas soft skills, competências transversais essenciais para o relacionamento do colaborador com todos os que o rodeiam.

Por tudo isto, estima-se que as soft skills mais importantes no futuro sejam:

- Eficiência;
- Saber comunicar;
- Flexibilidade e adaptabilidade;
- Colaboração;
- Criatividade e iniciativa.

Serão as competências sociais e as qualidades humanas, assim como a capacidade de gerar inteligência coletiva, que farão a diferença. Falamos de competências emocionais como curiosidade, empatia, resiliência, capacidade para ajudar os outros, de lidar com o conflito ou de resolução eficaz de problemas que



se tornarão absolutamente essenciais para o negócio.

Para exponenciar este crescimento devemos procurar aprender com os melhores dentro de cada área, esta é a experiência que a OPCO procura incessantemente trazer aos seus clientes. A nossa missão enquanto entidade formadora é proporcionar ao cliente o máximo de valor através de experiências únicas e irrepetíveis. O desenvolvimento do potencial humano é uma prioridade...

e a formação profissional é um investimento de valor.

O objetivo da OPCO passa claramente por dotar os colaboradores de know-how promovendo as suas competências, num alinhamento estratégico com os negócios das empresas. Os nossos clientes são cada vez mais exigentes ao nível do conhecimento técnico, sendo que o domínio deste e o serviço ao cliente são preocupações basilares no que respeita à vertente formativa.

A definição de novas estratégias, os avanços tecnológicos, os processos de mudança nas empresas, o desenvolvimento de novos produtos e processos são estímulos que nos levam a repensar o portfólio de competências e consequentemente as nossas propostas de formação.

Se perguntarmos num auditório cheio de empresários, não haverá com certeza ninguém que diga que a formação é um custo mas sim um grande investimento. Acontece que por vezes – felizmente, cada vez menos – encontramos quem diga “o meu pessoal não precisa de formação”. É evidente que quem pensa assim é o primeiro a precisar de a ter e, nestas situações, é mesmo um bom investimento.

É fundamental, que as competências para cada função a desempenhar em cada departamento estejam bem definidas.

Se este trabalho prévio estiver feito, sabemos que quem trabalha naquele departamento, com aquela função, precisa de ter determinadas competências, independentemente da pessoa que ocupa esse posto. Mesmo numa rotação interna de pessoal ou entrada de novo colaborador é muito mais fácil e eficaz diagnosticar a formação a dar a quem vai ocupar novas funções.

Não vale a pena dar formação de auditor interno a quem não vai realizar auditorias internas. Dificilmente esta formação trará resultados à empresa e o valor aplicado será com certeza um custo desnecessário.

Mas se pensarmos numa lógica de competências por departamento e função, com diagnósticos assentes em relatórios anteriores, a probabilidade de sucesso é grande e as avaliações que se façam posteriormente irão demonstrar que a formação foi um bom investimento.

Aquando da escolha de quais as ações de formação a ministrar a quem, é importante que estas sejam ministradas

por empresas qualificadas para o efeito e com formadores experientes, capazes de não só transmitir os conceitos-chave como também de incentivar os seus formandos no sentido de os desinibir e de os levar a colocar questões sobre os conteúdos abordados, enfatizando o seu papel ativo em assumir o compromisso com competência, inovação, originalidade, disponibilidade, alma e eficiência.

Entendemos assim a formação profissional, como uma ferramenta imprescindível ao aumento da qualidade e produtividade, permitindo às empresas o seu desenvolvimento e competitividade.

O desenvolvimento do vosso potencial humano é a nossa prioridade.

Investir em formação profissional é, de facto, uma boa aposta.

TEXTO Maria José Mouquinho

ENTENDEMOS ASSIM A FORMAÇÃO PROFISSIONAL, COMO UMA FERRAMENTA IMPRESCINDÍVEL AO AUMENTO DA QUALIDADE E PRODUTIVIDADE, PERMITINDO ÀS EMPRESAS O SEU DESENVOLVIMENTO E COMPETITIVIDADE

O desenvolvimento do vosso potencial humano é a nossa prioridade



VENHA DESCOBRIR PORQUE RAZÃO OS CLIENTES DA OPCO A OPERAR EM PORTUGAL, NOS LEVAM PARA OS VÁRIOS PAÍSES ONDE OPERAM, DESDE A EUROPA, NORTE DE ÁFRICA E AMÉRICAS.

UM CLUSTER ESTRATÉGICO PARA PORTUGAL



O panorama da indústria automóvel em Portugal e os desafios e o potencial de crescimento.

Catorze milhões de empregos na Europa dependem da indústria automóvel e o setor é o primeiro em termos de investimentos em I&D. Num ambiente em rápida mudança, esta indústria enfrenta enormes desafios científicos, tecnológicos e de financiamento. Desafios colocados pelas exigências ambientais, pelas alterações de paradigma na mobilidade e pelo novo comportamento dos consumidores. Temos que estar preparados para o veículo do futuro: mais limpo, mais seguro, inteligente e conectado. O reforço na inovação é crucial para permitir que a Europa mantenha a liderança mundial na indústria automóvel. A Europa tem que assumir este desiderato. Uma das principais tendências no setor de tecnologia da informação e comuni-

cação para 2018, que influenciará o desenvolvimento de indústrias chave nos próximos anos, é o desenvolvimento de novos componentes para automóveis e soluções de sistemas para processamento de informações de trânsito e controlo de segurança. Os principais produtos (como módulos de radar, sensores de imagem, processadores e displays interativos, sistemas avançados de assistência ao condutor e plataformas de veículos conectados) são agora solicitados e procurados pelos construtores de automóveis envolvidos no desenvolvimento de veículos inteligentes e autónomos. Espera-se que, em 2018, os principais fornecedores de chips para automóveis comecem a disponibilizar soluções que permitam aos veículos alcançar a automação de nível 4 conforme definido pela



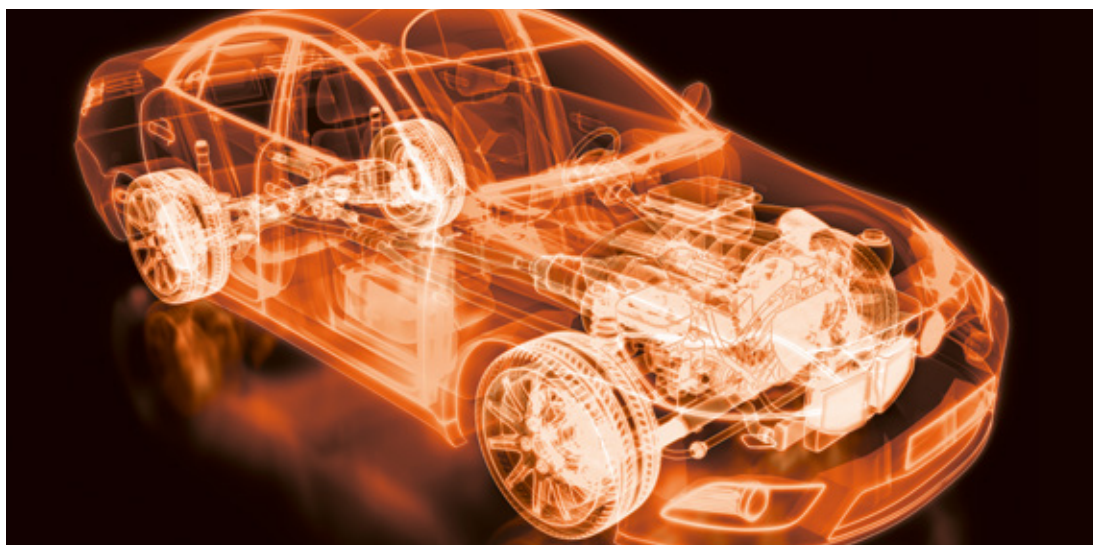
UMA DAS PRINCIPAIS TENDÊNCIAS NO SETOR DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO PARA 2018, QUE INFLUENCIARÁ O DESENVOLVIMENTO DE INDÚSTRIAS CHAVE NOS PRÓXIMOS ANOS, É O DESENVOLVIMENTO DE NOVOS COMPONENTES PARA AUTOMÓVEIS E SOLUÇÕES DE SISTEMAS PARA PROCESSAMENTO DE INFORMAÇÕES DE TRÂNSITO E CONTROLO DE SEGURANÇA

SAE International. A crescente disponibilidade de soluções de hardware, em paralelo com as mudanças legislativas mundiais que permitem a circulação de veículos autónomos, tornará o mercado automóvel bastante apelativo e vital para o surgimento de tecnologias emergentes, como a inteligência artificial, machine learning e a cyber segurança. As tecnologias IoT e Cloud continuarão a ser implementadas em todos os setores da produção automóvel, desde o design e operação à manutenção de sistemas físicos.

A Indústria Automóvel está a sofrer alterações conceptuais, perspetivando-se que, até 2020, existam 92 milhões de veículos conectados com sistemas dinâmicos de comunicação móvel. Estima-se, ainda, que, até 2035, existam em circula-



José Couto, presidente da Mobinov – Associação do Cluster Automóvel



ção 21 milhões de veículos autónomos e que, até 2040, os motores elétricos representem 40 % das vendas automóveis a nível mundial.

Prevê-se que a evolução da indústria automóvel assente em três grandes drivers de mudança. Por um lado, a evolutiva dinâmica de mercados, com alterações a nível de procura de novos veículos e principais polos de produção. A emergência das alterações de processo produtivo associados à Indústria 4.0 e fabrico avançado será também um pivot de mudança com consequências importantes na produção automóvel. Finalmente, as tendências e novos conceitos de mobilidade que se impõem no nosso dia-a-dia atualmente e que serão cada vez mais relevantes na forma como o consumidor pensa o automóvel e como a indústria o disponibiliza.

A procura de novos veículos automóveis e a capacidade produtiva tem vindo a sofrer alterações acompanhando grandes

fenómenos económicos mundiais, como o crescimento dos mercados asiáticos e a recuperação dos mercados maduros da crise económica da última década. A conceção e a produção automóvel de futuro deverão incorporar o reposicionamento de mercados e o surgimento de novos intervenientes mundiais.

No que respeita à produção mundial de veículos, verifica-se a existência de largas assimetrias a nível regional. O ano de 2017 foi marcado por um crescimento em termos globais do volume produzido, tendo sido alavancado pelos mercados asiáticos emergentes, em particular a China, que são responsáveis por mais de 50% da produção mundial. Na Europa e América do Norte, o mercado automóvel encontra-se em período de recuperação, após a crise económica. Espanha é o segundo produtor europeu de veículos (com 15,2% de quota) e Marrocos tem registado crescimento assinalável com cerca de o dobro dos veículos



O que é a MOBINOV?

A Mobinov – Associação do Cluster Automóvel assume-se como uma iniciativa conjunta da Associação Automóvel de Portugal (ACAP) e da Associação de Fabricantes para a Indústria Automóvel (AFIA). A Mobinov posiciona-se, como uma plataforma agregadora de conhecimento e de apoio à dinâmica de clusterização das indústrias do setor automóvel, que procura reforçar a articulação de atores e iniciativas, com vista à promoção de uma crescente valorização da competitividade e da internacionalização do setor.

AO NÍVEL DE PRODUÇÃO AUTOMÓVEL, ESTIMA-SE QUE, ATÉ 2020, O NÚMERO DE VEÍCULOS PRODUZIDOS EM PORTUGAL CRESÇA MAIS DE 100 %, PARA AS 300 MIL UNIDADES. NA UNIÃO EUROPEIA, PORTUGAL OCUPA A 14ª POSIÇÃO DO RANKING, COM UM PESO RELATIVO DE CERCA DE 0,9% NO TOTAL

produzidos face a Portugal. Esta revolução industrial, conhecida como indústria 4.0, fundamentada na massificação de tecnologias disruptivas ao processo produtivo, trará novas oportunidades ao nível de modelos de negócio, relação com cliente e performance operacional. As empresas de sucesso no futuro serão as que conseguirem incorporar os novos conceitos de produção industrial na sua oferta.

Em Portugal, a indústria automóvel assume um papel de extrema relevância, sendo maioritariamente constituída por PME's. O cluster da indústria automóvel, composto essencialmente por fabricantes de componentes, contava em final de 2017 com aproximadamente 1.000 empresas, que representam 11,2 mil milhões em volume de negócios, o equivalente a cerca de 6% do PIB nacional e que, nos últimos anos, foram responsáveis por 27% dos empregos gerados. São empresas que investem de forma persistente e que representam já 20% das exportações de bens transacionáveis, com um crescimento de 16% nos últimos 5 anos. Com um crescimento médio anual de 5% de exportações desde 2012, o cluster ultrapassa o bom ritmo das exportações portuguesas de bens transacionáveis. Estas empresas caracterizam-se por uma enorme intensidade tecnológica, níveis de produtividade elevado, uma forte capacidade empreendedora e de gestão e responsáveis por um forte investimento em Portugal. São organizações que têm de responder, diariamente, a grandes desafios, que são escrutinadas e avaliadas no seu desempenho por clientes e fornecedores, mas são, também, as que têm os melhores índices em vários níveis e rankings.

Ao nível de produção automóvel, esti-

ma-se que, até 2020, o número de veículos produzidos em Portugal cresça mais de 100 %, para as 300 mil unidades. Na União Europeia, Portugal ocupa a 14ª posição do ranking, com um peso relativo de cerca de 0,9% no total.

A MOBINOV – Associação do Cluster Automóvel resulta de uma iniciativa conjunta da Associação Automóvel de Portugal (ACAP) e da Associação de Fabricantes para a Indústria Automóvel (AFIA). Constituída em 2016, a MOBINOV é uma plataforma agregadora no âmbito da indústria automóvel, com o objetivo de promover uma crescente valorização da competitividade e da internacionalização do setor. Por outro lado, visa contribuir para transformar Portugal numa referência na investigação, inovação, conceção, desenvolvimento, fabrico e teste de produtos e serviços da indústria do setor automóvel.

A MOBINOV tem a convicção de que é possível fazer mais e melhor, desde que se criem as condições certas, as mesmas que outros países dão às suas empresas, para permitir aumentar o nível de competitividade. Só depois de ultrapassadas estas barreiras, será possível responder a um conjunto de novos desafios que condicionarão esta Indústria de forma irreversível e enfrentar as consequências que não são, ainda, totalmente conhecidas. A título de exemplo, teremos as alterações impostas pelas regras ambientais, o processo de reformulação do produto automóvel, os efeitos impostos por alteração do comportamento dos consumidores, a mobilidade em ambiente urbano, a conectividade ou a tecnologia associada à condução autónoma. Todas estas transformações tornam imprescindível colocar em marcha uma abordagem estratégica que,

AUTOMÓVEIS PRODUZIDOS EM PORTUGAL

	Mitsubishi Fuso Canter, Abrantes
	Peugeot Partner, Mangualde
	Citroën Berlingo, Mangualde
	Toyota Land Cruiser, Ovar
	Volkswagen T-Roc, Palmela
	Volkswagen Sharan, Palmela
	Seat Alhambra, Palmela
	CaetanoBus Autocarros (7), V. N. Gaia

das ameaças, crie oportunidades para o setor. Neste contexto, o aparecimento de mais cem empresas produtoras de componentes que tenham uma dimensão e performance na média do que hoje conhecemos, teria um efeito importante nas exportações e multiplicador na atividade empresarial e de prestação de serviços. É este um dos nossos focos: contribuir para a afirmação do cluster no País, na economia nacional e promover as condições para que as nossas empresas possam ser mais competitivas para consolidarem posições e chegarem a mais mercados.

Há um processo de transformação que não pode ser assegurado apenas pelas empresas. O Governo tem que assumir um envolvimento efetivo neste dossiê, através, por exemplo, de uma política fiscal estável e assertiva para o desenvolvimento económico, que estimule o investimento e a capitalização das empresas e que premeie quem contribua para a substituição de importações. O cluster necessita deste envolvimento para conseguir responder às alterações no “novo produto automóvel”. Cabe ao Governo, ainda, adequar os programas de formação no ensino universitário e politécnico e reforçar o ensino técnico-profissional para conseguirmos responder às necessidades da próxima década.

O quadro de ameaças e de oportunidades não são coisa pouca, mas as empresas deste cluster têm comprovadamente sabido vencer desafios e em momentos complicados tirar proveito das ameaças.

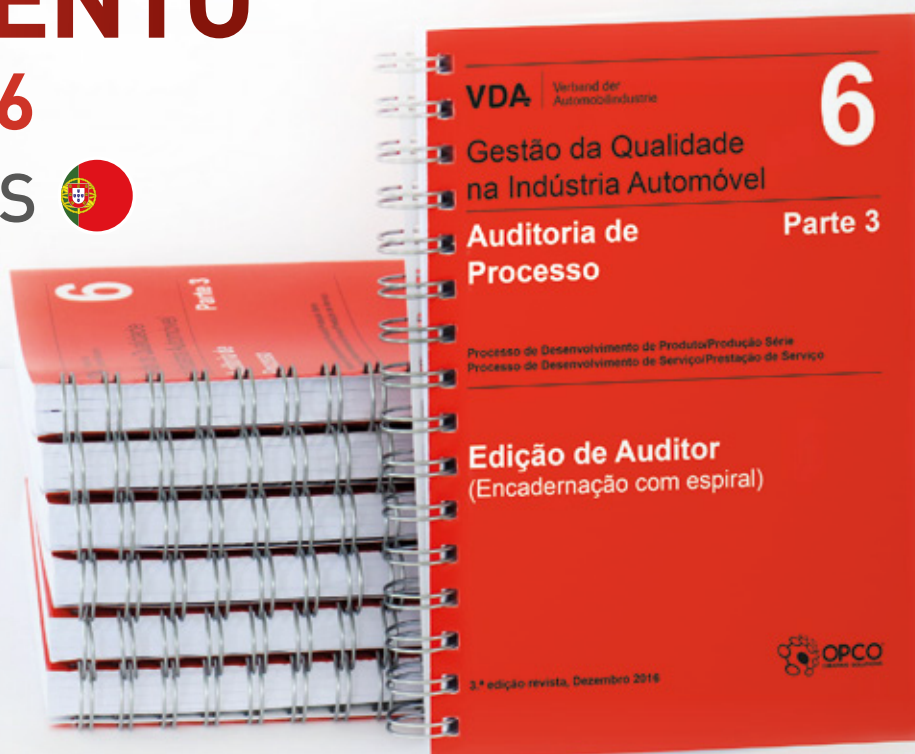
TEXTO José Couto



INDUSTRIAL FORUM PORTUGAL

LANÇAMENTO VDA 6.3:2016 EM PORTUGUÊS

PUBLICAÇÃO:



Disponível em www.opco.pt e www.ifportugal.pt