

Portugalglobal



Mobilidade automóvel A descarbonização sobre rodas

Helder Barata Pedro

Secretário-geral da Associação
Automóvel de Portugal (ACAP)

Alemanha

Um parceiro estratégico
em mudança acelerada

PORTUGAL SITE SELECTION

www.portugalsiteselection.pt

APOIO À LOCALIZAÇÃO EMPRESARIAL EM PORTUGAL

Encontrar o espaço adequado é um passo essencial para o sucesso de qualquer projeto.

O Portugal Site Selection é uma plataforma pública e gratuita, que ajuda investidores a identificar o local mais adequado para a sua empresa em Portugal.

DISPONIBILIZA INFORMAÇÃO DETALHADA SOBRE:

Municípios, Parques Empresariais, Parques de Ciência e Tecnologia, Lotes, Office Spaces e outros ativos.

COMO FUNCIONA?

1. INTRODUZA OS REQUISITOS DO SEU PROJETO
2. CONSULTE AS LOCALIZAÇÕES DISPONÍVEIS QUE MELHOR SE AJUSTAM ÀS SUAS NECESSIDADES



PARA MAIS INFORMAÇÕES OU APOIO, CONTACTE:

helpdesk@portugalsiteselection.pt

PORTUGAL SITE SELECTION CONSULTING
SERVIÇOS DE PROCUREMENT E CONSULTADORIA

A informação certa para decisões estratégicas

Powered by



aicep Global Parques

sumário

185 | abril 2025

6 | destaque

Mobilidade automóvel

**A descarbonização sobre rodas,
de Portugal para o mundo**

16 | entrevista

Helder Barata Pedro

Secretário-geral da Associação Automóvel
de Portugal (ACAP)

44 | mercado

Alemanha

54 | factos & tendências

58 | notícias

61 | bookmarks

Revista Portugalglobal
portugalglobal.pt
Mensal

Redação e Publicidade
Rua de Entrecampos 28,
Bloco B, 6º andar
1700-158 Lisboa
Tel.: +351 217 909 500

Propriedade
AICEP – Agência para o
Investimento e Comércio
Externo de Portugal
Rua Júlio Dinis, 748, 8º Dto
4050-012 Porto
Tel.: +351 226 055 300
NIFiscal 506 320 120

Edição
AICEP – Agência para o
Investimento e Comércio
Externo de Portugal
Rua Júlio Dinis 748, 9º Dto
4050-012 Porto
Tel.: +351 226 055 300
NIFiscal 506 320 120

ERC: Registo nº 125362

Conselho de Administração
Ricardo Arroja (presidente)
Francisco Catalão
Joana Gaspar
Madalena Oliveira e Silva
Paulo Rios de Oliveira (vogais)

Diretora
Olga Benquerença

Redação
Isabel Gorjão
Catarina Santos
Rafaela Pedrosa

Fotografia e ilustração
©Shutterstock
Rodrigo Marques
©AICEP-2025

**Projeto gráfico, paginação
e programação**
Joana Morgado

Publicidade
Diana Mendes

Colaboram neste número
Direção Comercial da AICEP
Direção de Informação da AICEP
Direção Internacional da COSEC
António Aroso
Rui Boavista Marques

Consulte o [Estatuto Editorial](#)

As opiniões expressas nos artigos publicados são da responsabilidade dos seus autores e não necessariamente da revista Portugalglobal ou da AICEP.

A aceitação de publicidade pela revista Portugalglobal não implica qualquer compromisso por parte desta com os produtos/serviços visados.

Mobilidade automóvel, um motor afinado da economia portuguesa

O setor automóvel tem despertado uma grande atenção por parte dos empresários, analistas, decisores políticos e, claro, dos consumidores que procuram acompanhar a evolução da indústria. As notícias são muitas, e em quase todas lemos as palavras descarbonização, sustentabilidade, adaptação, tarifas, crise. É verdade que o setor está em profunda transformação. Portugal, no entanto, tem recebido boas notícias, novidades que demonstram a sua capacidade para ser um elo fiável da cadeia de valor e um destino atrativo para o investimento do setor automóvel.

Não é preciso recuar muito. Em março ficamos a saber que o novo modelo de automóvel elétrico da Volkswagen, o ID.EVERY1, vai ser fabricado pela Autoeuropa. No final de fevereiro já tinha sido anunciado que a chinesa CALB vai construir uma fábrica de baterias de lítio em Sines, um investimento de 2.000 milhões de euros. A descarbonização guia a transformação do setor, e Portugal está no centro desse caminho.

O ecossistema português ligado ao setor automóvel é composto por cerca de 700 empresas, fabricantes de veículos mas sobretudo fornecedores de componentes, aos quais se juntam produtoras de moldes ou empresas ligadas à digitalização, automação e tecnologias consideradas disruptivas, engenharia de topo, desenvolvimento de *software*, tudo o que faz de um veículo automóvel um espaço de conforto e segurança. Por tudo isto, as exportações ligadas ao setor automóvel representaram em 2024 cerca de 20 por cento das exportações portuguesas de bens, tendo ultrapassado os 15.000 milhões de euros.

Em Portugal foram produzidos, no ano passado, mais de 330 mil veículos, entre autocarros elétricos e movidos a hidrogé-



nio, camiões, veículos ligeiros de passageiros e comerciais. Mais de 97,7 por cento foram exportados, a esmagadora maioria para a Europa, com a Alemanha a receber mais de 22 por cento desses veículos, seguida por França, Reino Unido, Espanha e Itália. É inevitável pensarmos na Alemanha quando falamos do setor automóvel, e por isso, nesta edição, trazemos um retrato desse mercado.

País em mudança acelerada, onde o próximo chanceler Friedrich Merz enfrentará o desafio de atenuar dependências excessivas nas áreas da energia, das exportações e da defesa, a Alemanha foi em 2024 o mercado para onde as exportações portuguesas de bens mais aumentaram, e as subidas mais acentuadas dessas exportações verificaram-se exatamente nos medicamentos e nos automóveis. A importância desta relação bilateral também se reflete no investimento alemão em Portugal, como demonstra a instalação da nova fábrica da Lufthansa Technik em Santa Maria da Feira e a produção do novo carro elétrico da Volkswagen em Portugal.

No setor automóvel a transição energética está em curso e a descarbonização é um imperativo e um compromisso. Portugal, ao apostar na qualificação e na internacionalização, reforça a sua competitividade num mercado global altamente dinâmico.

Boa leitura!

Ricardo Arroja

Presidente do Conselho de Administração da AICEP

TRADE FINANCE

Não fique para trás, **junte-se a quem sabe**

Fomos novamente distinguidos pela revista Euromoney como o **melhor banco de Trade Finance em Portugal.**

Se procura o parceiro certo para o processo de exportação ou importação da sua empresa, tem boas razões para escolher o Millennium. **Junte-se a nós.**



Distinção como líder de Mercado em Trade Finance, em 2025, pela Euromoney Magazine. Esta distinção é da exclusiva responsabilidade da entidade que o atribuiu.

Saiba mais em millenniumbcp.pt
Banco Comercial Português, S.A.

Millennium
bcp Empresas
aqui consigo



destaque

Mobilidade automóvel

A descarbonização
sobre rodas,
de Portugal para o mundo

As últimas semanas têm sido de grandes mudanças para o setor automóvel. Há desafios globais e algumas boas notícias para Portugal. Em março foi anunciado que o novo modelo de automóvel elétrico da Volkswagen, o ID.EVERY1, que promete ser um *game changer* europeu, vai ser fabricado em Portugal. Foi também anunciado pela Comissão Europeia o Plano de Ação para impulsionar a inovação, sustentabilidade e competitividade no setor automóvel europeu. Alguns dias antes, foi a CALB – China Aviation Lithium Battery a divulgar um grande investimento numa gigafábrica em Sines, dedicada ao fabrico de baterias para veículos elétricos. Estes anúncios, entre outros, demonstram a atratividade de Portugal enquanto destino de investimento no setor automóvel e um elo importante da respetiva cadeia de valor.



Por **António Aroso**,
gestor da Fileira da Mobilidade,
Aeroespacial e Defesa
da AICEP

A competitividade de Portugal na indústria automóvel resulta da combinação de múltiplos fatores. Destaca-se, desde logo, a localização estratégica, que posiciona o país como elo entre a Europa, as Américas e África, próximo de alguns dos principais polos europeus de produção automóvel e integrado no segundo maior polo de produção de automóveis da Europa, a região ibérica.

Outro fator diferenciador é o talento. As universidades e institutos superiores portugueses oferecem uma vasta oferta formativa em engenharia, que de forma multidisciplinar contribui para o setor automóvel. Portugal regista, aliás, uma das taxas mais elevadas de formação em engenharia da União Europeia. Esta formação de excelência é reforçada pelo perfil multilingue e multicultural dos profissionais, competências que, juntamente com a versatilidade que caracteriza os portugueses, facilita a sua integração em ambientes de trabalho internacionais e redes globais de conhecimento. Importa igualmente destacar a oferta formativa técnica e profissional orientada para as necessidades da indústria.

O talento nacional é também aplicado na investigação e desenvolvimento tecnológico e são vários os centros de engenharia, desenvolvimento de produto e interface tecnológico com a indústria nacional e internacional, sendo possível referir, a título de exemplo o CEiiA, INEGI,

INESC-TEC, ISQ e PIEP, entre outros com diferentes especializações tecnológicas e de materiais que contribuem para a mobilidade.

Há também exemplos de engenharia de topo, dedicada ao desenvolvimento de *software*, em que se incluem as mais variadas aplicações digitais para a mobilidade automóvel do presente e do futuro, como é o caso da *joint-venture* internacional entre a BMW e a *softwarehouse* portuguesa Critical Software que resultou na Critical Techworks, empresa-chave para a definição da nova arquitetura de veículos da marca alemã.

Na perspetiva industrial, faz-se notar a robustez do ecossistema, com um conjunto de cerca de 700 empresas, fabricantes de veículos (*Original Equipment Manufacturers*, OEM), mas principalmente Tiers 1 e 2, fabricantes e fornecedoras de componentes de primeira ou segunda linha, a que se somam os fabricantes de ferramentas, moldes e tecnologias de produção e sistemas (*Manufacturing Execution System*), de otimização da produção, orientados para a automação e digitalização como a internet das coisas (*IoT*, *Internet of Things*) e respetivos sensores, a manutenção preditiva, fabricação aditivada e metaverso industrial, entre outras tecnologias aplicadas.

Na perspetiva mais alargada do setor, ou fileira, é ainda possível destacar as competências de empresas dedicadas a fabricar equipamentos de interface com os veículos, como carregadores elétricos, entre outros sistemas de conectividade V2X – *Vehicle to Everything*, ou do veículo a tudo o que o rodeia, incluindo a dimensão cibernética e da cibersegurança, cada vez mais imprescindível. A sustentabilidade é hoje uma aposta estratégica do setor, com uma clara preocupação das empresas com a forma como são satisfeitas as necessidades do presente sem comprometer o futuro. Isso verifica-se desde logo na vertente ambiental, através da capacidade notável que Portugal tem na geração de energia renovável, proveniente de diferentes fontes limpas, o que demonstra o compromisso do país em contribuir decisivamente para a transição energética global.

A estes fatores competitivos junta-se ainda o muito baixo risco operacional, ou mesmo a sua

inexistência, evidenciada pelo sucesso das operações das multinacionais instaladas no país. Estas empresas, assim como as nacionais, continuam a desenvolver atividades com níveis elevados de rentabilidade e eficiência, colocando as suas operações em Portugal entre as mais destacadas a nível global. O setor automóvel tem-se afirmado, assim, como um dos principais motores da economia nacional.

Setor representa 20 por cento das exportações portuguesas de bens

As exportações de bens da indústria automóvel, em 2024, representaram cerca de 20 por cento do total das vendas de bens de Portugal

ao exterior, o que demonstra não apenas a importância ímpar que este setor tem assumido na internacionalização da economia nacional, mas que tal como o país, a indústria automóvel nacional trabalha com uma forte orientação para o mercado externo.

Os valores referentes ao volume de negócios gerado pelo setor diferem em função das fontes e respetivos pressupostos de enquadramento e delimitação setorial, de uma perspetiva mais alargada a toda a cadeia de valor do setor, como é o enquadramento da ACAP – Associação Automóvel de Portugal, que retrata o setor automóvel em Portugal com um volume de negócios de 40 mil milhões de euros; a uma perspetiva mais restrita à atividade industrial.

Exportação Portuguesa de bens do Setor Automóvel por Tipo de Produto (Milhões de Euros)

	2020	2021	2022	2023	2024	tvh % 24/23
TOTAL	11 898	12 604	14 364	15 864	15 220	-4,1
VEÍCULOS	4 178	4 572	5 254	5 631	5 469	-2,9
Veículos Ligeiros de Passageiros	3 133	3 454	4 011	4 021	4 143	3,0
Veículos de Mercadorias	846	939	1 017	1 311	1 026	-21,7
Veículos Pesados de Passageiros	92	51	71	115	153	32,8
Outros Veículos	107	128	154	184	147	-20,2
COMPONENTES	7 720	8 033	9 110	10 233	9 751	-4,7
Equip. Elétrico e Eletrónico	2 607	2 654	3 113	3 518	3 536	0,5
Componentes p/ Carroçarias	2 538	2 512	2 760	3 350	2 784	-16,9
Pneus e Outros Componentes em Borracha	893	1 161	1 405	1 517	1 581	4,2
Motores e seus Componentes	1 073	1 111	1 194	1 130	1 092	-3,3
Chassis, Transmissões e Componentes	609	596	639	718	758	5,6

Ao considerar exclusivamente a atividade industrial de produção de veículos e componentes, de acordo com o INE, a indústria automóvel nacional, em 2024, exportou bens no valor de 15,2 mil milhões de euros.

Este montante representa uma quebra de 4,1 por cento do valor das exportações da indústria automóvel nacional – veículos e componentes – em comparação com 2023. Ainda assim, e mesmo com a consciência da profunda transformação que o setor enfrenta – com grande impacto na produção, mas também nos comportamentos de consumo e na utilização – a indústria nacional tem demonstrado uma resiliência notável, o que resulta numa queda menos acentuada do que algumas previsões faziam prever.

Veículos e componentes portugueses para a mobilidade global

Portugal produz e exporta para o mundo, autocarros – elétricos e movidos a hidrogénio, dedicados a transportes públicos nas cidades –, camiões e veículos ligeiros de passageiros e comerciais. Produz também componentes e sistemas para veículos a combustão, híbridos e elétricos (EV), equipamentos de carregamento e respetivo *software*. E possui uma rede de

mobilidade elétrica pioneira no contexto global, com um sistema baseado na interoperabilidade. Em 2024 foram produzidos 332.546 automóveis em Portugal. Apesar deste valor representar um aumento de 4,5 por cento face a 2023, está ainda aquém do valor de produção automóvel em 2019.

Do total de veículos produzidos, 97,7 por cento foram exportados, com a Europa a assumir grande importância (87,8 por cento), e a Alemanha, França, Reino Unido, Espanha e Itália a destacarem-se enquanto destinos.

No total, a partir de Portugal foram exportados veículos para 123 mercados, e componentes para indústria automóvel localizada em 171 mercados. Portugal teve, por isso, um contributo significativo para a mobilidade de pessoas e mercadorias à escala global.

Caso se concretizem algumas ameaças provocadas pelas alterações nas dinâmicas geopolíticas e económicas, em especial através da anunciada aplicação de tarifas e agravamento das limitações ao comércio internacional, nomeadamente pelos Estados Unidos da América, a indústria nacional, habituada a atuar numa economia de mercado aberta, terá de se adaptar. Poderão ser alterados os modos de entrada em determinados mercados, tendo de ser privilegiando o investimento no estrangeiro, em detrimento das exportações.



Principais clientes de veículos produzidos em Portugal (% do total)

	Alemanha	22,6%
	França	13,2%
	Reino Unido	12,9%
	Espanha	12,4%
	Itália	10,4%

Fonte: INE



Principais clientes de componentes fabricados em Portugal (% do total)

	Espanha	28%
	Alemanha	22,8%
	França	9,1%
	Estados Unidos da América	4,9%
	Reino Unido	4,4%

Fonte: INE



Portugal pretende reforçar o seu contributo para a mobilidade automóvel sustentável e inteligente, apresentando soluções ajustadas às transições energética e digital. Não apenas através do desempenho das grandes empresas do setor automóvel com um sólido historial de fabrico de veículos e de componentes, mas também através da incorporação da tecnologia, aplicável na indústria e em plataformas dedicadas ao utilizador de veículos de última geração, com níveis de fiabilidade e qualidade alinhados com as melhores práticas globais.

A conectividade e condução autónoma são realidades que já experienciamos no dia a dia, ainda que de forma inconsciente, até porque a condução não tem de ser totalmente autónoma, e as empresas portuguesas têm nestes domínios estado na frente da inovação, contribuindo para o desenvolvimento de sistemas e componentes tecnologicamente avançados.

Os comportamentos de consumo têm vindo a alterar-se e atualmente assistimos a uma mudança de paradigma da propriedade de veículos para a sua utilização. Também mudou a tipologia de automóveis que devem circular nas cidades para que estas sejam verdadeiramente inteligentes e aumentou a aposta em veículos de

menor dimensão, peso e consumo energético, com recurso a materiais mais leves e movidos a energia proveniente de fontes renováveis que diminuam ou eliminem a pegada de carbono.

Um carro para “Every1”

É neste contexto que será fabricado o novo veículo elétrico cidadão da Volkswagen. O ID.EVERY1 será uma nova solução sustentável e inovadora, e provavelmente um modelo de veículo elétrico com potencial utilização massiva, visando tornar a mobilidade elétrica mais sustentável, inovadora e acessível aos consumidores europeus, o que destaca a importância da fábrica da VW em Portugal na transição energética para a mobilidade elétrica na Europa.

Até este modelo entrar nas linhas de produção e ser disponibilizado ao mercado, a VW Autoeuropa continuará dedicada à produção exclusiva do T-ROC, o SUV *made in* Portugal que é um dos *best sellers* do OEM alemão na Europa. Nos últimos anos esta fábrica é a maior produtora de automóveis do país e este o veículo mais fabricado, sendo possível que, com a nova geração do T-ROC, sejam alcançados recordes de produção, atualmente fixados em 2019, antes da pandemia. Esta fábrica não se

dedica apenas à montagem de veículos, mas também ao fabrico e exportação de painéis e outros componentes para diferentes partes de veículos do grupo.

A modernização do sistema de transportes públicos – tal como de todo o parque automóvel a circular nas cidades – será claramente um dos caminhos mais eficazes na rota da descarbonização da mobilidade, e a indústria nacional está a trabalhar nesse sentido.

A CaetanoBus é a construtora dos autocarros elétricos e a hidrogénio e.City Gold e H2.City Gold, veículos de zero emissões para a mobilidade urbana. Também fabricado pela empresa, o Cobus Vega é um modelo 100 por cento elétrico comercializado pela Cobus Industries, dirigido especificamente a operações aeroportuárias, com uma configuração de interiores otimizada para maior capacidade e conforto em centenas de aeroportos ao redor do mundo.

A Stellantis, com uma já longa história de produção em Mangualde, Portugal, apresentou no último ano uma nova era de produção de veículos comerciais ligeiros elétricos a bateria (BEV), iniciando a produção dos modelos 100 por cento elétricos Citroën ë-Berlingo e ë-Berlingo Van, Peugeot e-Partner e e-Rifter, Opel Combo-e e Fiat e-Doblò, nas versões de passageiros e comerciais ligeiros.

Outro veículo eletrificado fabricado em Portugal, neste caso um veículo comercial pesado, é o FUSO eCanter – que surge depois do sucesso da versão a combustão do Canter – cuja produção da Next Generation FUSO eCanter – do universo Daimler Truck – decorre na fábrica da Mitsubishi Fuso Truck Europe em Portugal. A última geração do eCanter está disponível em 42 variantes combinadas por quatro classes de peso, seis distâncias entre eixos, dois tipos de cabine e três opções de baterias, procurando dar resposta às diferentes necessidades dos clientes profissionais.

Também elétrico é o APM (*Accessible People Mover*), veículo de mobilidade inclusiva lançado pela Toyota e produzido na sua fábrica em Ovar, Portugal, para transportar passageiros durante os Jogos Olímpicos e Paralímpicos de Paris, em 2024. A perspetiva de desenvolvi-



mento de novos conceitos e modelos de veículos poderá ter nesta unidade competências disponíveis para a mobilidade sustentável, tendo já um contributo na preparação de outros modelos elétricos para integrar frotas comerciais de empresas de logística. Esta unidade da Toyota Caetano Portugal continua também dedicada ao fabrico do icónico Land Cruiser 70, neste caso numa versão dedicada exclusivamente à exportação para a África do Sul.

Componentes representam 65 por cento do total das exportações

Numa outra vertente, o fabrico de componentes automóveis em Portugal tem um peso decisivo, assegurando cerca de 65 por cento de todo o volume de negócios da indústria. As empresas nacionais fornecem os principais construtores automóveis e exigentes fornecedores de primeira linha a nível internacional.

A versatilidade e diversidade da produção é uma das forças do setor. Em Portugal são fabricados componentes elétricos e eletrónicos,



metálicos, plásticos, em borracha, materiais compósitos, têxteis e outros revestimentos. Destaca-se também a assemblagem de sistemas. Estes componentes dão forma a soluções que equipam automóveis em todo o mundo – do *powertrain* aos interiores, da eletrónica de informação, entretenimento e assistência à condução, aos *chassis* e exteriores.

Novos processos e materiais mais sustentáveis, como os compósitos aplicados em estruturas e interiores, combinados com têxteis técnicos inteligentes, têm-se destacado em projetos colaborativos de inovação, dando origem a soluções e parcerias internacionais alinhadas com as principais tendências da indústria.

Relativamente à produção de componentes para eletrificação automóvel, destaca-se em Portugal o novo investimento da multinacional Borgwarner para produzir diversos produtos eletrificados, com destaque para os motores e sistemas de gestão térmica para veículos híbridos e 100 por cento elétricos.

Também outras multinacionais com presença em Portugal, como a Yazaki, Hanon Systems,

Denso (através da JDeus) e Coficab, reforçam a dinâmica do setor, centrando a sua atividade na produção e exportação de cablagens e sistemas de gestão térmica para veículos elétricos. A este grupo juntam-se várias outras empresas nacionais que contribuem de forma relevante para este segmento em expansão.

O facto de as exportações de componentes automóveis para os principais clientes da indústria portuguesa terem, nos últimos anos, crescido mais do que a produção automóvel nesses países, demonstra a qualidade e competitividade da oferta nacional no contexto europeu, argumentos que destacam o posicionamento de Portugal e das empresas portuguesas no acesso a mercados e parcerias internacionais.

Seja qual for a rota, o destino é a descarbonização

É hoje um dado adquirido que a UE apostou tudo na eletrificação automóvel e a indústria tem-se vindo a adaptar a esta transformação energética. Reforçou rapidamente a produção de modelos elétricos e procurou desenvolver

Próximos eventos internacionais do setor automóvel

Automotive Meetings Tangier-MED

📅 16 – 18 abril 📍 Marrocos

IAA Mobility

📅 9 – 14 setembro 📍 Alemanha

Automotive Manufacturing Meetings Madrid

📅 21 – 22 outubro 📍 Espanha

Automotive Interiors Expo | Estugarda

📅 11 – 13 novembro 📍 Alemanha

Automotive Industry Week

📅 4 – 6 novembro 📍 Portugal

novos materiais e componentes, ainda que se mantenha agnóstica quanto à tecnologia a utilizar no caminho da descarbonização da mobilidade automóvel.

Portugal foi pioneiro nas redes de carregamento interoperáveis

Portugal foi um dos primeiros países do mundo a ter uma infraestrutura de carregamento totalmente interoperável e que permite a utilização universal com um único meio de acesso, – cartão ou app –, bem como conhecer em tempo real a disponibilidade de todos os postos de carregamento de acesso público que constituem a rede Mobi.E. Esta rede está em conformidade com o regulamento europeu para as infraestruturas de carregamento de combustíveis alternativos (AFIR).

Atualmente, a rede Mobi.E, ou Rede de Mobilidade Elétrica nacional conta com mais de 6.000 postos de carregamento de acesso público em todo o país, o que se traduz em mais de 11.000 pontos de carregamento, sendo mais de 2.300 de carregamento rápido ou ultrarrápido, isto é, a sua potência é superior a 22 KW.

São instalados, em média, 25 novos postos por semana. E existem atualmente 91 tomadas, em média, por cada 100 km de estrada.

Toda a informação sobre a disponibilidade dos postos de carregamento, dados de utilização e impactos no ambiente está acessível em tempo real no [site da MOBI.E](#).

A indústria não está, no entanto, perante uma solução tecnológica única, e provavelmente na próxima década continuarão a ser fabricados veículos com diferentes fontes de energia, o mais sustentável possível, destacando-se a utilização de veículos elétricos, híbridos – com cada vez menores consumos e emissões – e movidos a hidrogénio.

Contudo, é também claro que, independentemente da velocidade mais ou menos acelerada do seu crescimento, a eletrificação automóvel veio para ficar, e não tem apenas impacto na motorização dos veículos mas também na sua arquitetura tecnológica, orientada para a digitalização. Neste domínio a indústria nacional também não ficará para trás, como dá a entender o desenvolvimento de *software* de topo e competências no fabrico de novos componentes, mas também na vertente “*offboard*” e de interface com os veículos em que se incluem as soluções inteligentes para a gestão de frotas e carregadores elétricos.

Portugal tem vindo a consolidar uma posição relevante no desenvolvimento e fabrico de carregadores elétricos (rápidos e ultrarrápidos) para veículos ligeiros e pesados.

Empresas como a EFACEC, a i.Charging e a Siemens Portugal destacam-se como os principais fabricantes nacionais, disponibilizando soluções sofisticadas que se caracterizam pelas sua robustez, eficiência energética, capacidade de integração com sistemas inteligentes e orientação para as exigências internacionais de interoperabilidade e segurança.

Em parte, o sucesso e velocidade de crescimento da eletrificação automóvel depende da rápida expansão das infraestruturas e equipamentos de carregamento, e a indústria portuguesa está a trabalhar nesse sentido, ao desenvolver, fabricar e exportar carregadores elétricos para dezenas de mercados internacionais.

Adicionalmente, na vertente de serviço, são também desenvolvidos em Portugal diversos sistemas de carregamento elétrico baseados em *software* e modelos de negócio inovadores e que contribuem para o crescimento das redes de mobilidade elétrica em Portugal e no mundo.

Tendo em conta estes fatores, e as vantagens competitivas que caracterizam o setor, é expectável que Portugal continue a atrair o interesse de investidores e parceiros internacionais da indústria automóvel e da cadeia de valor associada à descarbonização da mobilidade.

Neste momento é evidente que as transições energética e digital, aliadas à evolução dos padrões de utilização do automóvel e às mudanças nas dinâmicas geopolíticas, económicas e regulatórias, colocam ao setor automóvel desafios de elevada complexidade, tanto de natureza estrutural como conjuntural.

A capacidade de resposta a estas mudanças exigirá soluções de curto prazo, mas sobretudo, abordagens estratégicas com eficácia sustentada no longo prazo. Neste contexto, coloca-se a necessidade de transformar estes constrangimentos em oportunidades, nomeadamente através da reconfiguração de processos e de-

envolvimento de produtos orientados para as novas exigências do mercado, maior diversificação de mercados de exportação, e eventualmente da participação em programas de outras indústrias da mobilidade, como a aeronáutica e a defesa – desde logo no *ramp up* de programas de veículos terrestres, mas não só –, com uma procura em crescimento acentuado. Apesar da elevada competitividade destes setores, os níveis de exigência técnica e de qualidade a que estão sujeitos não ultrapassam aqueles que caracterizam o automóvel.

A comprovada capacidade de inovação, adaptação e resiliência da indústria portuguesa, alinhada com os mais elevados padrões de qualidade e exigência internacional, permitem-nos ter confiança na sua capacidade para enfrentar com sucesso esta fase de transformação, sempre com uma forte orientação para os mercados internacionais. **Pg**

CALB investe 2.000 milhões de euros em fábrica de baterias em Portugal

A empresa chinesa CALB, uma das maiores fabricantes mundiais de baterias para veículos elétricos, anunciou em fevereiro um investimento de 2.000 milhões de euros numa gigafábrica que será construída em Portugal. A unidade, localizada em Sines, a cerca de 100 quilómetros de Lisboa, deverá iniciar a produção em 2028, com uma capacidade anual de 15 gigawatts-hora, o que equivale a cerca de 187 mil baterias destinadas principalmente ao mercado europeu.

Com esta fábrica, a CALB espera criar 1.800 postos de trabalho diretos e contribuir com mais de 4 por cento do PIB português quando a unidade atingir a sua plena capacidade. Este investimento representa um passo significativo para Portugal no fortalecimento da sua posição na indústria europeia de baterias e mobilidade elétrica, contribuindo para a transição energética.

O projeto foi reconhecido pelo Governo português como um Projeto de Interesse Nacional (PIN). Portugal pretende apostar na exploração dos seus depósitos locais de lítio para fortalecer a cadeia de valor do setor, abrangendo desde a extração e refinação do mineral até ao fabrico e reciclagem das baterias. O projeto poderá ter como matéria-prima lítio extraído em Portugal – onde estão localizadas as maiores reservas de lítio da Europa, e a oitava maior reserva de lítio do mundo, ainda por explorar – ou proveniente de outras origens.

Esta estratégia visa consolidar a autonomia energética da Europa, reduzindo a dependência externa de matérias-primas estratégicas.



“Transição energética e renovação do parque automóvel são os principais desafios do setor”

Helder Barata Pedro

Secretário-geral da Associação Automóvel de Portugal (ACAP)

A digitalização e a transição para a mobilidade elétrica são desafios estruturais para a indústria automóvel, sublinha Helder Barata Pedro, secretário-geral da Associação Automóvel de Portugal (ACAP). A indústria nacional representa 4 por cento do PIB e 40.000 milhões de euros de volume de negócios. Mas o momento é marcado por pressões externas como a dependência da cadeia de valor chinesa e as barreiras impostas pelos EUA. Para o responsável da ACAP, a aposta na inovação é essencial para garantir que Portugal se mantém competitivo num mercado global cada vez mais dinâmico.

A ACAP representa as empresas do setor automóvel há mais de 100 anos, tem por missão promover o crescimento e a competitividade das empresas associadas. Como tem evoluído a atividade da associação e quais são hoje os seus principais desafios?

A ACAP tem desempenhado um papel essencial na defesa e promoção do setor automóvel português ao longo de mais de um século, adaptando-se à evolução do mercado e às necessidades das empresas associadas. Além da representação institucional, tem reforçado o apoio à inovação, à digitalização e implementação de políticas que garantam um ambiente competitivo favorável.

Atualmente, os principais desafios incluem a transição energética, que exige uma infraestrutura de carregamento mais robusta e incentivos eficazes para tornar os veículos elétricos mais acessíveis. A renovação do parque automóvel é outra prioridade, dado que a elevada idade média das viaturas compromete a segurança rodoviária e os objetivos ambientais.

A competitividade da indústria automóvel nacional enfrenta ainda pressões externas, nomeadamente a dependência da cadeia de valor chinesa nos veículos elétricos e as barreiras comerciais impostas pelos Estados Unidos da América. A ACAP continua a atuar como um interlocutor entre as empresas do setor e as entidades governamentais, garantindo que as políticas adotadas promovem a sustentabilidade, a inovação e o crescimento do setor em Portugal. Participa, ainda, nos trabalhos das Associações Europeia e Mundial dos Construtores de Automóveis.

O setor automóvel português é composto por cerca de 35.000 empresas, mais de 160.000 trabalhadores e cerca de 40 mil milhões de euros de volume de negócios. Representa aproximadamente 4 por cento do PIB. Que atividades consideram incluídas no setor automóvel e como prevê a evolução destes números?

O setor automóvel é um dos mais relevantes da economia portuguesa. Representa aproximadamente 4 por cento do PIB, e gerou 10,9 mil milhões em receitas fiscais – 17,8 por cento das receitas fiscais do Estado. Inclui atividades, desde a produção e comercialização de veículos ao fabrico e distribuição de componentes, serviços de manutenção e mobilidade sustentável.

A evolução destes números dependerá de diversos fatores, como a estabilidade do mercado, a adaptação às exigências ambientais e o investimento em inovação. O setor enfrenta desafios estruturais, como a digitalização e a transição para a mobilidade elétrica, que exigem investimentos elevados e um reajuste nas infraestruturas e modelos de negócio. Apesar destes desafios, o setor automóvel português tem potencial para continuar a crescer, especialmente se forem criadas condições que incentivem a produção nacional de veículos elétricos e eletrificados e o desenvolvimento de uma cadeia de abastecimento mais autónoma e sustentável. A aposta na inovação e na internacionalização será essencial para garantir que Portugal se mantém competitivo num mercado global cada vez mais dinâmico.

Quais são as principais vantagens competitivas de Portugal neste setor e como poderão ser atraídos novos investimentos?

Portugal dispõe de vantagens competitivas significativas no setor automóvel, como a localização estratégica, uma indústria automóvel altamente exportadora e mão de obra qualificada. O país tem atraído importantes investimentos na produção de veículos e componentes, especialmente no segmento dos veículos eletrificados. Também o facto de estarmos na Península Ibérica, onde existe um importante Cluster Automóvel, é um fator que temos de aproveitar. Para reforçar a captação de investimento, é essencial garantir estabilidade fiscal e legislativa, apostar na modernização industrial e criar condições para o desenvolvimento de tecnologias inovadoras. A melhoria da rede de carregamento para veículos elétricos e a aposta na produção nacional de componentes críticos, como baterias, podem contribuir para o fortalecimento da competitividade do setor.

No ano passado foram produzidos em Portugal mais de 330.000 veículos, um crescimento de 4,5 por cento quando comparado com 2023. Tendo em conta o atual contexto, é previsível que essa evolução se mantenha em 2025?

É verdade que, em 2024, a produção automóvel em Portugal registou esse crescimento. No entanto, em janeiro de 2025 foram produzidos 23.573 veículos, refletindo uma queda de 21,7 por cento em relação ao mesmo mês de 2024.

A evolução da produção ao longo do ano dependerá de vários fatores, nomeadamente da dinâmica da procura nos mercados internacionais, da estabilidade das cadeias de abastecimento e do impacto das novas políticas da União Europeia para o setor automóvel. O reforço dos investimentos na produção de veículos eletrificados e a adaptação da indústria às exigências da transição energética serão igualmente determinantes para sustentar o crescimento do setor.

A grande maioria dos veículos produzidos no país são para exportação. Em que medida a crise que o setor vive na Europa está a afetar a indústria nacional?

Dado que mais de 97 por cento dos veículos produzidos em Portugal são exportados, qualquer retração nos principais mercados europeus pode afetar negativamente a indústria nacional. Os principais destinos das exportações portuguesas – como Alemanha, França, Itália e Reino Unido – enfrentam desafios como a inflação, a redução do poder de compra, o aumento das taxas de juro e a incerteza económica. A desaceleração da procura nestes mercados pode levar a uma diminuição das encomendas para as fábricas portuguesas, afetando o ritmo de produção.

Esses mercados representam mais de metade das vendas de veículos produzidos em Portugal. Que mudanças estão a registar-se nesses países e de que forma é que a indústria nacional tem procurado responder a esse novo contexto?

Os mercados da Alemanha, Itália, Reino Unido e França têm vindo a sofrer transformações significativas, impulsionadas por fatores económicos, regulatórios e de consumo. A inflação e o aumento das taxas de juro nestes países reduziram o poder de compra, condicionando a procura por veículos novos.

No caso da Alemanha, à crise económica somou-se uma crise política, mas esperemos que rapidamente a situação estabilize com a formação do novo governo. Perante este novo contexto, a indústria automóvel nacional tem apostado na diversificação da produção, reforçando a oferta de veículos eletrificados para acompanhar a crescente procura por modelos mais sustentáveis.

A União Europeia acaba de anunciar um Plano de Ação para o setor automóvel. Quais são as medidas mais importantes e que impacto poderão ter na indústria nacional?

Entre as medidas mais relevantes destaca-se a alocação de 1,8 mil milhões de euros para o desenvolvimento de uma cadeia de valor para matérias-primas e fabrico de baterias, um passo essencial para assegurar a soberania tecnológica da Europa e reduzir a dependência de fornecedores externos. Além disso, o plano aposta na transição para veículos inteligentes, conectados e autónomos, um fator crítico para garantir que a indústria automóvel europeia se mantenha competitiva face ao avanço da China e dos EUA nesta área.

O plano prevê ainda uma simplificação do quadro regulatório e um reforço do apoio à mobilidade elétrica, nomeadamente através de incentivos à aquisição e expansão da infraestrutura de carregamento. Estas medidas são fundamentais para estimular a procura por veículos de zero emissões e acelerar a renovação do parque automóvel europeu.

Para Portugal, este plano representa uma oportunidade estratégica para atrair novos investimentos, especialmente no setor das baterias e na produção de veículos eletrificados. A flexibilização das metas ambientais pode aliviar a pressão sobre os fabricantes, permitindo uma adaptação mais gradual à transição energética. Além disso, o reforço dos incentivos à mobilidade elétrica poderá impulsionar a modernização do parque automóvel e fomentar um setor mais sustentável e competitivo no contexto europeu.

Qual poderá ser, por outro lado, a resposta à concorrência da China e a tarifas aplicadas pelos EUA?

A concorrência da China no setor automóvel, particularmente no mercado dos veículos elétricos, tem sido um dos grandes desafios para a indústria europeia. Os fabricantes chineses conseguiram alcançar uma posição competitiva forte devido a elevados investimentos em tecnologia, economias de escala e um apoio estatal significativo. Recentemente, a União Europeia tem vindo a reforçar a sua estratégia industrial, procurando reduzir a dependência externa e aumentar a produção de componentes críticos, como baterias, dentro da Europa.

Os dados da ACAP apontam para uma queda de 2 por cento no mercado automóvel em Portugal em fevereiro de 2025, quando comparado com o mesmo mês do ano anterior. Foram matriculados quase 23.000 veículos e os elétricos representaram 20,3 por cento. São números que demonstram duas tendências, o decréscimo da compra de veículos e a opção cada vez mais significativa pelos elétricos?

Os dados da ACAP confirmam essa dupla tendência no mercado automóvel português. Por um lado, um decréscimo de 2 por cento nas matrículas que pode estar associado a vários fatores, como a confiança dos consumidores e das empresas, a incerteza fiscal e a evolução das taxas de juro, que continuam a condicionar a decisão de compra dos consumidores. Por outro lado, os veículos totalmente elétricos (BEV – *Battery Electric Vehicle*) representaram 23,7 por cento nos veículos ligeiros de passageiros, em fevereiro de 2025, reforçando a crescente adesão à mobilidade elétrica. Embora o mercado automóvel tenha registado um ligeiro recuo, o crescimento do segmento elétrico sugere que a transição energética está em curso.

Em Portugal o parque automóvel tem envelhecido. Que medidas devem ser tomadas no sentido de promover um parque automóvel mais atual e mais sustentável?

O envelhecimento do parque automóvel por-

tuguês continua a ser um dos grandes desafios do setor, com cerca de 1,5 milhões de veículos com mais de 20 anos ainda em circulação, comprometendo tanto os objetivos ambientais, devido às emissões elevadas de CO₂ e outros poluentes, como a segurança rodoviária, pela ausência das mais recentes tecnologias de segurança.

Os incentivos ao abate não têm sido suficientes para renovar a frota, sendo necessário o reforço e ampliação do programa, incluindo apoio à substituição por veículos elétricos, híbridos e a combustíveis alternativos.

A revisão da fiscalidade automóvel é outro fator essencial, ajustando a carga fiscal sobre veículos novos e menos poluentes para tornar a sua aquisição mais acessível. Paralelamente, a expansão da infraestrutura de carregamento assume um papel crucial, uma vez que a rede atual ainda é insuficiente para dar resposta ao crescimento da mobilidade elétrica.

A renovação do parque automóvel não só contribuiria para a redução das emissões de CO₂ e melhoria da qualidade do ar, como também traria benefícios ao nível da segurança rodoviária e da eficiência energética, sendo fundamental que Portugal adote medidas estruturais e de longo prazo para garantir que a renovação da frota acompanhe as metas europeias de descarbonização. [Pg](#)





Oportunidades para olhar o futuro

A produção nacional de componentes para a Indústria Automóvel tem um percurso de assinalável êxito. As empresas cresceram, tornaram-se competitivas e focaram-se no mercado europeu. A vocação deste cluster é claramente exportadora, o que impõe escolher um caminho onde permanentemente se têm de comparar com os melhores.



Por **José Couto**, presidente da AFIA – Associação de Fabricantes para a Indústria Automóvel

A indústria automóvel está a atravessar momentos de grande turbulência, de alteração de pressupostos e de um novo paradigma económico e social, que resulta da conjugação de vários fatores e de novos princípios de vida que visam inverter a destruição do ambiente. Trata-se de uma enormidade em termos de mudança, com dificuldades que promovem conflitos, desde logo os relacionados com a situação geopolítica mundial e destruição das regras do comércio internacional.

Os países e os blocos fizeram contas e diagnosticaram o que valiam e quais eram as fragilidades. No caso europeu, após um estado de letargia, assistimos a um abrupto despertar, quer por força do que resultou da perturbação gerada pela pandemia, quer por consequência de uma guerra que potencia a possibilidade de agressão ao espaço da Europa. Ao que temos de adicionar o comportamento de uma nova ameaçante potência económica, que pretende continuar a ser líder na produção de veículos automóveis, e do desespero da velha economia americana que pretende fugir a regras ambientais.

Sem qualquer esforço observamos que está a alterar-se a utilização quotidiana do automóvel e a sua utilidade enquanto bem, mas também



se verifica uma transição estrutural da produção automóvel. O posicionamento dos consumidores e da opinião pública em geral relativamente ao automóvel alterou-se e é irreversível, o que tem efeitos sobre o consumo e a produção. Portanto, são vários os fatores determinantes da mudança nesta indústria e a velocidade dos acontecimentos é caustica para um tradicional planeamento de investimentos, sobretudo a médio prazo. A única premissa que é absolutamente partilhada por todos os participantes no jogo é que a competitividade tem de estar presente, é incontornável porque não nos podemos atrasar mais relativamente aos competidores da Europa.

Em termos geopolíticos, e ainda em contexto de recuperação dos efeitos da pandemia – afinal passaram cinco anos –, a indústria ressentiu-se de uma economia em fragmentação, com a Europa assolada por conflitos que a levam para labirintos de governabilidade na assunção de políticas económicas a 27, com os EUA a erguer barreiras protecionistas ao comércio e com o desfazer do modelo de globalização assente na Ásia, em particular na China.

Nada disto é conceptualmente novo, muitos o avisaram, mas os decisores mostraram-se surpreendidos com a disrupção nas cadeias de abastecimento, que resultaram da pandemia e de outros acontecimentos recentes, que influíram no aumento de preço de matérias-primas, energia e transporte, o que fez aumentar o nível de imprevisibilidade dos mercados.

No que respeita à transição estrutural da produção temos, por um lado, o desafio da transição verde imposto pela descarbonização e, por outro, a vertigem da transição digital decorrente dos avanços tecnológicos acelerados. No contexto europeu, o campo de jogo da indústria automóvel está claramente em cheque, com a Europa a perder vapor para os restantes blocos concorrentes, fruto de um quadro regulatório altamente condicionante, bem como de um nível produtividade abaixo do necessário, o que afeta a competitividade do setor.

Os alarmes dispararam em Bruxelas, as associações representativas do cluster da indústria automóvel mostraram a evidência e a Comissão Europeia (CE) parece ter acordado para uma realidade que se impõe: *“too big to fail”*. Efetivamente, estamos a falar de uma indústria demasiado importante para a Europa, que emprega mais de 13 milhões de trabalhadores, representa 7,5 por cento do PIB da zona euro, que é um dos maiores contribuidores para o processo de investigação e desenvolvimento (I&D) e tem uma enorme capacidade de arrasto sobre vários outros setores de atividade.

O recém-publicado Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu dá os primeiros passos no sentido de fortalecer a competitividade da indústria numa conjuntura extremamente crítica para os fornecedores europeus deste setor. É muito positiva esta abertura da CE. A Europa esteve enredada numa miríade de supostas boas razões que a envolveram na letargia, e enquanto os seus concorrentes se fortaleceram, a Europa foi perdendo terreno e a indústria automóvel viu-se amarrada a uma regulamentação muito restritiva e refém da obsolescência em várias dimensões de um modelo de negócio que nos atirou para um cenário de custos elevados, diminuição dos valores da produtividade e desindustrialização.

Duas medidas de contingência para travar a exposição a concorrentes são o apoio à fabricação de baterias e o desenvolvimento e registo de patentes no espaço da União Europeia (UE). Mas o plano de ação é mais do que isso, está alicerçado em cinco vetores fundamentais: Inovação/Digitalização; Mobilidade

Verde; Competitividade e resiliência da cadeia de fornecimento; Capacitação/transformação social e Equidade, acesso ao mercado e segurança económica.

O plano não responde à questão crucial que se coloca para manter a competitividade e o emprego, uma vez que apenas convoca o elétrico para a transição verde, deixando de fora outras tecnologias competitivas de mobilidade limpa. Uma das medidas fundamentais seria a Comissão Europeia assumir a neutralidade tecnológica na transição para a mobilidade verde, ou seja, adotar uma carteira diversificada de alternativas tecnológicas igualmente sustentáveis para além do elétrico, entre elas os híbridos *plug-in* (PHEV), os extensores de autonomia, o hidrogénio e os combustíveis renováveis. Estas alternativas deveriam ter um papel claro e duradouro enquanto tecnologias de mobilidade limpa que complementem a eletrificação até 2035.

Um desempenho acima da média europeia

A indústria portuguesa de componentes automóveis está dependente dos grandes centros de produção automóvel da Europa, dos construtores e dos fornecedores de primei-

ra linha, para onde exporta a maior parte da sua produção. Por isso, todas as medidas que beneficiem a competitividade da Europa também serão benéficas para as empresas portuguesas. Este setor nacional tem revelado um desempenho acima da produção automóvel na Europa. Nos últimos anos cresceu a uma taxa de 4 por cento ao ano, o que compara com um decréscimo médio anual de 8 por cento da produção automóvel na Europa. Esta performance só é possível pela teimosia das empresas e seus dirigentes, afirmando a competência e fiabilidade junto dos clientes. Refira-se que 98 por cento dos modelos automóveis produzidos na Europa têm pelo menos um componente fabricado em Portugal, o que traduz um posicionamento competitivo e um *track record* que demonstra sucesso.

Esta indústria agrega cerca de 360 empresas de capital nacional e internacional que fornece direta e indiretamente os construtores, emprega 64 mil trabalhadores e tem um volume de negócios de cerca de 15 mil milhões de euros. É uma indústria que oferece soluções e contribui para a cadeia de valor do produto automóvel.

A indústria de componentes atingiu um patamar onde já não é o custo de mão-de-obra que faz a diferença, é a capacidade de responder aos desafios propostos pelo cliente





que permite ser reconhecida e competitiva. Porque queremos estar entre os que vão construir a mobilidade do futuro, inteligente e com baixas emissões de carbono. Porém, uma das preocupações reside na capacidade de as empresas nacionais se manterem capazes de competir com as suas congéneres, continuarem a manter a dimensão diferenciadora nos clientes e ganharem quota de mercado. Para isso, não há alternativa senão um investimento permanente nos fatores de modernidade que conduzem à competitividade.

A indústria automóvel tem uma relevância importante para a economia de Portugal, devido à sua capacidade de exportação, à criação de empregos qualificados, ao valor acrescentado e ao efeito catalisador noutros setores, nomeadamente enquanto motor da capacidade competitiva do ecossistema científico. Por isso, é fundamental estabelecer um quadro estratégico que acolha o que deve ser feito e garanta o investimento privado e público, porque será necessária uma transformação cuidadosamente gerida para alcançar com sucesso a descarbonização e a digitalização da economia.

Apesar de se ressentirem com esta crise, os fabricantes nacionais de componentes estão ao nível do melhor que se faz no mundo e,

por conseguinte, estarão preparados para as exigências de mudança que implica este paradigma de transição. Portugal está no radar de grandes investimentos como é o caso da unidade de produção de baterias a instalar-se em Sines ou a recente decisão de fabricar o novo modelo elétrico ID.Each1 da VW na Autoeuropa em Palmela. Não podemos deixar de referir que a Indústria de Componentes Nacional espera que o governo português reaja em conformidade com as políticas de apoio referidas pela CE, para que não fiquemos atrás dos nossos concorrentes, e para que possamos manter a trajetória de fortalecimento da competitividade das nossas empresas.

No final deste ano a AFIA irá refletir sobre o momento porque passa a indústria automóvel e, em paralelo, mostrar como evoluímos, os avanços tecnológicos das nossas empresas e o que conseguimos fazer para estarmos na *pole position*, mostrando as melhores soluções. Mas a aferição da competitividade não passa apenas pelas empresas. É necessário mostrar que o país também tem soluções de acolhimento e catalisadoras de competitividade. É a indústria nacional que tem de aproveitar a oportunidade que nos levará ao futuro. **Pg**

Mobinov

Competitividade, modernização e sustentabilidade no setor automóvel

A indústria automóvel portuguesa tem passado por grandes transformações, impulsionadas pela eletrificação, digitalização e sustentabilidade. A Mobinov – Cluster Automóvel e da Mobilidade tem desempenhado um papel crucial na promoção da competitividade da indústria automóvel.

Ao longo dos últimos anos, a indústria automóvel portuguesa tem atravessado uma fase de profundas transformações. Com a eletrificação, digitalização e a crescente exigência por sustentabilidade, as empresas do setor têm sentido uma necessidade urgente de se adaptar. A Mobinov tem estado ao lado destas empresas, fornecendo informações atualizadas e promovendo iniciativas que facilitam esta transição. A organização tem desempenhado o papel de ponte entre empresas, centros de conhecimento e entidades governamentais, contribuindo para que estas mudanças sejam encaradas como uma oportunidade de crescimento e modernização.

Num mundo em que a mobilidade sustentável deixou de ser apenas uma tendência para se tornar uma necessidade, as empresas portuguesas têm vindo a investir em tecnologias mais eficientes e sustentáveis. A Mobinov tem estado na linha da frente desse esforço, ao promover ações de inovação que incentivam a utilização de materiais ecológicos, a redução da pegada de carbono e a implementação de soluções de economia circular. "A mobilidade do futuro será elétrica, conectada e sustentável",

afirma Jorge Rosa, presidente do Conselho de Administração da Mobinov, ao sublinhar o posicionamento das empresas nacionais para ocupar um papel de destaque nessa transição.

A Mobinov tem também trabalhado na promoção de projetos de investigação e desenvolvimento. Estes projetos têm criado soluções inovadoras para a mobilidade elétrica, novos materiais para veículos mais leves e eficientes, e a digitalização dos processos industriais. Paralelamente, a organização tem fomentado a incorporação de inteligência artificial na produção e a criação de sistemas de conectividade veicular, para que a indústria automóvel portuguesa esteja preparada para enfrentar os desafios do futuro.

O apoio da Mobinov às Agendas Mobilizadas do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) tem possibilitado que as empresas nacionais tirem partido de investimentos estratégicos na inovação e digitalização, resultando na modernização da indústria automóvel portuguesa. Esse trabalho tem proporcionado uma maior integração das empresas portuguesas nas cadeias de valor internacionais, facilitando a adaptação a novos paradigmas de mobilidade e sustentabilidade. Para enfrentar os desafios da transição energética e digital, as empresas estão a investir em modelos produtivos mais eficientes, sustentáveis e tecnologicamente avançados.

O apoio à capacitação profissional e à qualificação das empresas tem sido outro eixo importante da ação da Mobinov. A organização tem incentivado as empresas a participarem em programas de formação que melhoram as suas competências técnicas e estratégicas, preparando-as para lidar com as exigências do setor automóvel moderno.



”Portugal tem um forte potencial de crescimento na Europa, especialmente em países com elevada adoção de tecnologias sustentáveis”.

Jorge Rosa

“A internacionalização é um pilar estratégico para a Mobinov, que tem promovido a presença das empresas nacionais em eventos globais, alargando as oportunidades de negócio e reforçando a visibilidade da indústria portuguesa”, adianta Jorge Rosa.

A organização tem vindo a facilitar o acesso das empresas nacionais a mercados estratégicos. “Portugal tem um forte potencial de crescimento na Europa, especialmente em países com elevada adoção de tecnologias sustentáveis”, afirma o presidente da Mobinov, destacando a Alemanha, França e os países nórdicos. Fora da Europa, destaca mercados como os EUA, Brasil e alguns países da Ásia, como Japão e Coreia do Sul, que apresentam oportunidades, principalmente na área da mo-

bilidade elétrica e componentes inovadores. “O investimento na diferenciação tecnológica será um fator-chave para a expansão nestes mercados”, conclui.

A diplomacia económica é outra prioridade na Mobinov, uma vez que a promoção das empresas portuguesas em mercados internacionais depende também de ações coordenadas entre as instituições públicas e privadas. O reforço da presença portuguesa nos mercados globais tem sido essencial para fortalecer a reputação da indústria automóvel nacional e abrir portas para novas oportunidades de negócio.

Para o futuro, Jorge Rosa destaca que a importância da inovação contínua e da digitalização são elementos-chave para a competitividade da indústria portuguesa. “As empresas devem investir em talento qualificado, diversificar os seus mercados e apostar em soluções sustentáveis para garantir o seu crescimento”, salienta. A mobilidade elétrica e conectada está a moldar o futuro do setor e, com o apoio da Mobinov, as empresas portuguesas estão cada vez mais preparadas para se destacarem num mercado global em rápida evolução. **Pg**



© COBUS Industries

Almadesign

O *design* que transforma a mobilidade

A Almadesign foi fundada em 1997 com o objetivo de criar produtos de *design* inovador em Portugal. Começou pelo *design* de autocarros, através de uma parceria com o grupo Salvador Caetano, mas rapidamente expandiu a sua atividade para outros setores ligados à mobilidade e aos transportes. Hoje participa em vários projetos internacionais para melhorar a experiência dos passageiros e tornar os transportes mais sustentáveis.

Na história da Almadesign há vários projetos que se destacam. Rui Marcelino, CEO e fundador da empresa, recorda, por exemplo, a renovação do comboio Alfa Pendular, o desenho do catamaran a energia solar, com a Sunconcept, ou o primeiro Ferry elétrico português, com a ETE. Mas também, na indústria aeronáutica, a contribuição para a renovação da frota da TAP ou para o *design* do Alice, o primeiro avião elétrico de passageiros.

Em projetos pioneiros, como o e.City Gold e o H2.City Gold, autocarros urbanos de zero emissões, e o Cobus Vega, autocarro elétrico

para aeroportos, a Almadesign contribuiu para transformações positivas na mobilidade urbana e para tornar as cidades mais sustentáveis e eficientes. “A empresa analisa, em cada projeto, os objetivos e necessidades de todos os intervenientes no ecossistema de mobilidade – passageiros, fabricantes, motoristas ou equipas de manutenção –, e é assim que, em estreita colaboração com as equipas de engenharia e *marketing* dos fabricantes, é desenvolvido o *design* de veículos inovadores como o H2.City Gold, movido a hidrogénio”, explica Rui Marcelino.

No projeto Cobus Vega, a CaetanoBus, a Cobus e a Almadesign uniram esforços para desenvolver o primeiro autocarro de aeroporto totalmente elétrico. E no projeto FLY-PT, em consórcio com diversas empresas portuguesas, a Almadesign contribuiu para a criação de um sistema modular que integra a mobilidade rodoviária com a mobilidade aérea urbana.

A empresa tem sido distinguida com diversos prémios internacionais, como o Red Dot Design Award em 2023 para o Cobus Vega, da COBUS Industries, ou o Crystal Cabin Award para o *design* do primeiro avião elétrico Alice Commuter, da Eviation. Para Rui Marcelino, estes prémios constituem uma validação do trabalho da Almadesign pelos pares e especialistas do setor. “O Crystal Cabin Award destaca-se no panorama da indústria aeronáutica

e representa o padrão máximo em inovação e *design* do setor. É, por isso, com orgulho que recordamos a conquista desta distinção com o projeto LIFE em 2012 e, oito anos depois, com o projeto Alice”.

Na origem destes prémios está também o facto de o *design* ser considerado um elemento diferenciador e transformador da mobilidade elétrica. “Esta abordagem integrada permite melhorar a experiência do passageiro e contribuir para operações mais eficientes e ambientalmente responsáveis”, adianta Rui Marcelino.

Os autocarros urbanos elétricos ou movidos a hidrogénio desenhados para a Caetanobus estão presentes nas principais cidades de Portugal e da Europa. E o modelo Levante, um autocarro de turismo desenhado para médias e longas distâncias, é atualmente usado pela National Express, um dos principais operadores de transporte do Reino Unido.

“Procuramos desenvolver um amplo espectro de soluções, desde o *design* da infraestrutura de suporte, como os carregadores elétricos e transformadores para a Efacec, passando por sistemas de bicicletas elétricas partilhadas ou autocarros urbanos modulares. Temos também criado o *design* de sistemas ferroviários urbanos de maior capacidade, incluindo os *Light-Rail* ou os sistemas de Metro”, recorda Rui Marcelino. Paralelamente, a empresa tem desenvolvido o *design* de comboios urbanos, regionais e intercidades. “O culminar desta estratégia integrada manifesta-se na contribuição do *design* para a aviação sustentável, por meio de projetos como a Eviation, a EVE ou o projeto HERA – em colaboração com a Airbus e Leonardo – dedicado ao desenvolvimento de aeronaves regionais com propulsão híbrida”, adianta o CEO da Almadesign.

Grande parte dos projetos são desenvolvidos em parceria e essa é uma condição para o seu sucesso. “A colaboração e a necessidade de integração de grandes equipas multidisciplinares são essenciais para a construção de resultados transformadores em setores complexos como é o caso dos sistemas de mobilidade”, considera Rui Marcelino. “Esta abordagem colaborativa é fundamental para resolver problemas complexos, para enfrentar desafios tecnoló-

gicos emergentes e, em última análise, para concretizar o objetivo primordial: melhorar a experiência do utilizador”.

O projeto Flypt é um exemplo dessa abordagem colaborativa. O consórcio, constituído por diversas empresas portuguesas, desenvolveu um sistema integrado de mobilidade composto por três elementos – um *skate* autónomo, uma cabine de passageiros e um *drone* – que estabelecem uma conexão multimodal entre o transporte rodoviário e o aeronáutico. “Este projeto representou um desafio técnico e logístico, cujo sucesso só foi possível graças à implementação de processos colaborativos estruturados entre as diferentes entidades participantes. A sinergia desta cooperação permitiu não só atingir os objetivos do projeto como identificar novos parceiros e capacitar a indústria nacional para os futuros desafios da mobilidade urbana”, recorda Rui Marcelino.

A internacionalização constitui um componente central da estratégia da empresa, permitindo-lhe participar ativamente em projetos globais, em diferentes mercados e setores de atividade. Em 2024 o volume de negócios da Almadesign foi da ordem dos 1,2 milhões de euros, com as exportações a representar cerca de 65 por cento. Este ano a empresa tem como objetivo o aumento dessa presença internacional, com novos projetos na área da mobilidade e no *design* de produto, mas também na área da saúde e dos equipamentos industriais. Prevê também aumentar a participação em projetos de investigação e desenvolvimento, nacionais e internacionais, que representam cerca de 20 por cento da sua atividade.

“Sabemos que a mobilidade sustentável constitui um fator determinante para a elevação da qualidade de vida coletiva, gerando benefícios tangíveis em múltiplas dimensões – desde a escala urbana até o contexto global das emissões de carbono”, recorda o CEO da Almadesign. “Melhorar a experiência dos passageiros e responder à crescente procura por transportes mais sustentáveis – mais leves, menos poluentes e mais silenciosos – são os principais compromissos da empresa”. Pg



Bosch

Soluções que redefinem a mobilidade automóvel

No setor automóvel, as tendências tecnológicas redefinem a forma como nos deslocamos. Por isso, a unidade da Bosch em Braga tem assumido um papel crucial na construção do futuro da mobilidade.

A unidade da Bosch em Braga é reconhecida por desenvolver uma ampla gama de soluções inovadoras que atendem às necessidades do setor automóvel, estando sobretudo centrada no desenvolvimento e produção de soluções de multimédia e sistemas de infotainment avançados que oferecem conectividade, entretenimento e informações em tempo real para condutores e passageiros. Além disso, tem recebido cada vez mais sensores e câmaras que são fundamentais para a perceção do ambiente em veículos e para o desenvolvimento de veículos autónomos. A partir de Braga, a Bosch desenvolve ainda uma variedade de sis-

temas de assistência que aumentam a segurança e a conveniência na condução.

A condução autónoma e a conectividade assumem-se como duas das áreas mais inovadoras e desafiantes no setor automóvel, e a Bosch tem estado na linha da frente desse avanço. A unidade de Braga contribui para a mobilidade inteligente do futuro com o desenvolvimento de sensores avançados, algoritmos de inteligência artificial que melhoram a perceção do ambiente ao redor do veículo, câmaras e sistemas de processamento que permitem aos veículos navegar autonomamente em diferentes condições de trânsito. De acordo com Carlos Jardim, administrador técnico da Bosch em Braga, “o desenvolvimento destas tecnologias exige elevados padrões de precisão e fiabilidade, características que estão na base do trabalho desenvolvido pelas nossas equipas, compostas por perfis altamente qualificados, que possibilitam que a empresa continue a ser um líder em inovação no setor automóvel”.

Outro aspeto de grande relevância na mobilidade tem a ver com o processo de redefinição pelo qual o setor está a passar, com uma tendência cada vez maior, na Europa e um pouco por todo o mundo, para a eletrificação e condução autónoma. Esta transformação levou a uma redefinição da estratégia da Bosch e a uma reorganização no setor empresarial da mobilidade na empresa a nível global, com a aposta em novas tecnologias e soluções, e também ao reforço de algumas tecnologias nas quais já vinha a trabalhar. “Esta transformação tem o seu impacto no portefólio de produtos da Bosch e, conseqüentemente, no negócio da unidade em Braga. Falamos, por exemplo, na passagem gradual de sistemas de *infotainment* para soluções como computadores de bordo, câmaras e sensores. Já estamos a receber projetos e tecnologias que respondem a esta estratégia da Bosch e que irá manter Braga com um papel importante dentro do Grupo”, afirma Carlos Jardim.

O Grupo Bosch é um dos maiores empregadores em Portugal, contando com cerca de 7.000 colaboradores, mais da metade em Braga. Em 2023, a empresa gerou mais de 2.000 milhões de euros em vendas internas a partir de Portugal. Os setores de negócio de Soluções de Mobilidade e Energia e Tecnologias de Edifícios estão representadas no país com localizações em Braga, Aveiro e Ovar, enquanto na sua localização em Lisboa a Bosch mantém a aposta



na ampliação do seu portefólio de serviços, na diversificação das suas áreas de negócios, com novas áreas de competência em funções de prestação de serviços um pouco para todo o mundo.

A aposta na Investigação e Desenvolvimento (I&D) é uma das principais estratégias que sustentam a competitividade da empresa. A Bosch tem atualmente cerca de 1.000 colaboradores exclusivamente dedicados à Investigação e Desenvolvimento em Portugal. Possui três centros de I&D no país, em Aveiro, Braga e Ovar. “Na unidade de Braga, esses projetos estão fortemente direcionados para soluções inovadoras relacionadas com a condução autónoma, conectividade e sistemas de assistência ao condutor. Esta aposta permite à Bosch antecipar tendências e responder às exigências de um setor automóvel em transformação”, reforça Carlos Jardim.

O compromisso com a sustentabilidade ambiental

No plano ambiental, a Bosch tem investido na sustentabilidade e na redução da sua pegada de carbono. Em Braga, foi instalado um sistema de bomba de calor geotérmica, composto por 140 sondas geotérmicas que atingem uma profundidade de 133 metros. “Este sistema proporciona energia térmica para aquecimento e arrefecimento de forma eficiente e económica, contribuindo para uma redução significativa nas emissões de CO₂, estimada em cerca de 600 toneladas por ano”, destacou Frank Burgsmüller, administrador comercial da Bosch em Braga. Esta medida permitiu também eliminar a utilização de gás natural na unidade, substituindo-o por energias renováveis.

Outro investimento relevante foi a instalação de 5.934 módulos fotovoltaicos capazes de gerar anualmente 4 GWh de energia elétrica para autoconsumo. Esta produção já representa cerca de 10 por cento da energia necessária para o complexo industrial e, até 2027, a capacidade será aumentada para 12 GWh anuais, garantindo assim que 30 por cento das necessidades energéticas sejam supridas por fontes renováveis. **Pg**



Couro Azul

A pele de muitas marcas

Mais de 60 milhões de volantes em couro foram fabricados pela Couro Azul para marcas de automóveis como a Volkswagen, SEAT, Skoda, Mercedes Benz, Volvo, Land Rover, entre outras. Mas entre os projetos mais emblemáticos da empresa estão também o fornecimento de pele para os assentos dos aviões da TAP ou as cadeiras da Assembleia da República. No ano passado a Couro Azul registou um volume de negócios de 56,5 milhões de euros, dos quais 93 por cento referem-se a exportações.

A Couro Azul produz diversos componentes em couro para o setor automóvel, dos revestimentos de bancos, volantes e outras peças do habitáculo. Faz parte de um grupo familiar, o Grupo Carvalhos, que iniciou a sua atividade em 1939, especializada em peles de ovino e caprino destinadas ao setor da moda.

A necessidade de diversificar o negócio para o setor automóvel levou à criação da Couro Azul, em 1989. Na década de 1990 era frequente, nomeadamente em Portugal e em Espanha, os concessionários e os importadores oficiais das marcas encomendarem os automóveis com interiores *standard*, em têxtil, para depois fa-

zerem um *upgrade* para estofos de couro, que eram muito apreciados no mercado ibérico.

“Esse mercado foi uma oportunidade importante, permitindo desenvolver o processo tecnológico para cumprimento das especificações técnicas dos vários construtores. Foi um negócio relevante em termos de volume, enquanto se planeou uma estratégia de internacionalização e de aproximação ao mercado de primeira linha (*Tier 1*) e aos construtores (OEM)”, recorda Pedro Carvalho, presidente do Conselho de Administração da Couro Azul.

A empresa conseguiu os primeiros negócios junto de construtores como a Opel, em 1995, e a Volkswagen, em 1997. Atualmente a produção de couro para o setor automóvel representa 90 por cento do negócio da empresa, e os restantes 10 por cento dizem respeito aos segmentos ferroviário e aeronáutico. Quanto a produtos, os bancos para automóveis representam 60 por cento, seguindo-se os tabelies, painéis de porta e couro para volantes.

Os volantes eram, há cerca de uma década, o principal negócio da empresa e foi essa especialização que permitiu à Couro Azul tornar-se um parceiro de confiança dos principais fabricantes. Seguiu-se, por isso, o negócio dos bancos, que representa uma utilização substancialmente maior de quantidade de couro e que acabou por resultar num crescimento muito acentuado da empresa.

No caso dos volantes, o projeto mais importante da Couro Azul foi o volante do VW Golf IV, um modelo construído de 1997 a 2003 para o qual fabricou mais de 3 milhões de volantes. A empresa também forneceu toda a pele para estofar o Porsche Macan, *best seller* do construtor que vendeu cerca de 400 mil unidades ao longo dos últimos dez anos. E entre os projetos mais emblemáticos da Couro Azul estão ainda o fornecimento de pele para os assentos dos aviões da TAP ou o fornecimento de pele para todas as cadeiras da Assembleia da República.

“Já fornecemos pele para serem revestidos cerca de 60 milhões de volantes para marcas como a VW, SEAT, Skoda, Mercedes Benz, Volvo, Land Rover, entre outros. E fornecemos sets cortados e pele inteira para revestir mais de um milhão de bancos para marcas como Porsche, Audi, Mitsubishi, Rover ou Ineos”, recorda Pedro Carvalho.

A aposta da Couro Azul na investigação e desenvolvimento já levou à criação de novos produtos, tais como couro isento de crómio ou couro antialérgico. Atualmente o produto que está a ter a maior aceitação por parte dos clientes é o couro sustentável Oak-Tann, que assenta num processo inovador e exclusivo da Couro Azul em que os químicos derivados do petróleo são substituídos por elementos naturais e bioquímicos. “A principal mudança foi utilizar um extrato natural derivado das cápsulas das bolotas para curtir o couro, um resíduo amplamente disponível na Europa e no Mediterrâneo”, explica Pedro Carvalho.

Com cerca de 600 colaboradores, a Couro Azul tem adotado práticas sustentáveis como a redução e substituição de químicos derivados do petróleo por extratos naturais, a reutilização de água entre processos, a contratação de energia 100 por cento verde ou a instalação de parques fotovoltaicos.

No ano passado a faturação atingiu os 56,5 milhões de euros, tendo as exportações representado 93 por cento, embora o segundo semestre do ano tenha sido marcado por um abrandamento do setor automóvel. “Ainda assim, as perspetivas para 2025 são positivas, dado que temos novos projetos confirmados para iniciar este ano e também para 2026 e 2027”, adianta Pedro Carvalho.

O processo de internacionalização foi sempre uma opção estratégica dentro do Grupo Carvalho, cuja primeira empresa, António Nunes Carvalho, participou em certames internacionais ainda na década de 1980. A Couro Azul seguiu essa cultura e hoje está presente em 23 mercados, tendo uma rede comercial de representantes locais em permanência nos principais mercados do setor automóvel, tais como França, Alemanha, Suécia, Reino Unido, EUA e China, para além de engenheiros residentes na Tunísia, em Marrocos ou na Roménia.

“Acreditamos que é importante ter pessoas locais, por questões culturais, para facilitar a comunicação e criar uma relação de proximidade e confiança, dando uma rápida resposta ao cliente”, sublinha Pedro Carvalho. “A nossa estratégia para o futuro assenta na promoção do nosso couro sustentável (Oak-Tann) e na funcionalização do couro”. Mas, para além da sustentabilidade, um dos objetivos da empresa é acrescentar novas funcionalidades ao couro.

“Pretendemos tornar o couro um elemento interativo e reduzir o número de elementos utilizados no interior do carro. Um exemplo da funcionalização do couro é torná-lo um elemento condutor para ser utilizado como sensor para fazer a deteção das mãos no volante e, desta forma, fazer com que, exista uma alteração entre o modo de condução manual e o modo de condução autónoma. Detetar a frequência cardíaca do condutor e, dessa forma, determinar o nível de fadiga do condutor e o reconhecimento do mesmo, uma vez que o batimento cardíaco de cada pessoa é único e a cada condutor podem estar atribuídos diferentes ajustes tais como posição de condução, posição dos espelhos, condições do habitáculo, perfil de condução, entre outros”. Outro exemplo, adianta Pedro Carvalho, é permitir que o couro seja um elemento de aquecimento no carro sem a necessidade de utilização de ventilação. “Isso permitirá diminuir o consumo de energia, o que pode ser especialmente importante para os carros elétricos”. Pg



Critical TechWorks

O *software* que torna a condução mais segura

Criada em 2018 com o objetivo de apoiar a BMW no desenvolvimento de *software* inovador para os seus veículos e ecossistema digital, a Critical TechWorks é uma *joint venture* entre a Critical Software e o BMW Group que desenvolve engenharia de topo para o setor automóvel. Ao aliar o conhecimento da Critical e a visão e recursos da BMW, a empresa emprega atualmente mais de 3.000 colaboradores e atingiu em 2024 um volume de negócios de 229 milhões de euros.

○ BMW Group tinha a necessidade de impulsionar a sua transformação digital, a Critical Software tinha o conhecimento para o fazer. Desse encontro, em 2018, nasceu a Critical TechWorks. Começava então uma parceria de sucesso que agora circula pelas estradas de todo o mundo.

“Recordo-me que o setor automóvel estava a passar por um período de grande dinamismo e desenvolvimento tecnológico, com muitas inovações a serem introduzidas no mercado,

desde a eletrificação dos veículos até à condução autónoma”, conta Paulo Guedes, Chief Financial Officer da Critical TechWorks (CTW). “Dado que o BMW Group é reconhecido pela sua inovação e desenvolvimento de produtos de alta tecnologia, a CTW percebeu que precisava de ser mais do que apenas muito boa numa tecnologia específica; precisava de ser relevante e expandir a sua presença dentro do BMW Group”. A missão era ambiciosa mas foi cumprida. “Acho que conseguimos fazer isso durante um período de redefinição significativa da indústria global”.

A lista de projetos em que a CTW está envolvida é vasta e o que desenvolve tem um impacto direto no setor automóvel, nomeadamente nas áreas da eletrificação, condução autónoma ou outras inovações que otimizam e tornam a fabricação mais sustentável.

“Atualmente, estamos envolvidos em cerca de 300 produtos”, adianta Paulo Guedes, que destaca apenas alguns lançamentos mais recentes. A Critical TechWorks tem vindo a participar na nova arquitetura de veículos da BMW NEUE KLASSE, cujo lançamento acontecerá este ano, e será um dos maiores acontecimentos na indústria. Participou também em mais de 40 por cento do desenvolvimento de sistemas do BMW i5, o qual, tal como o BMW i7, inclui funcionalidades de piloto automático em autoestradas até 60 km/h. A implementação do The New Retail (TNR), o novo modelo de

Direct Sales do grupo, lançado a 1 de janeiro de 2024 nos mercados da Itália, Polónia e Suécia e, com lançamento previsto em Portugal em janeiro de 2026, conta também com o contributo da CTW. No primeiro caso, Paulo Guedes sublinha que a condução autónoma é um tema em voga mas que “o grande desafio de alcançar 100 por cento de autonomia e garantir a segurança pode demorar muito tempo a concretizar, ou até nunca acontecer”. A tecnologia desenvolvida pela CTW automatiza as funções de arranque e paragem em filas de trânsito. “Se pensarmos nas filas de trânsito em países como a China, que podem estender-se por inúmeros quilómetros, percebemos ainda melhor a utilidade deste produto”.

A Critical TechWorks também se tem dedicado a soluções para monitorizar o condutor e melhorar as suas capacidades de condução. “Existe tecnologia que capta o rosto do condutor a uma taxa superior à usada no cinema para avaliar a atenção e a fadiga”, adianta Paulo Guedes. “Por exemplo, se o *software* do carro detetar que o condutor está inconsciente por causa de um problema de saúde súbito, assume o controlo, manobrando para fora da estrada, encostando e ativando as luzes de emergência. Esta capacidade ajuda a prevenir acidentes graves”.

“Temos tido um impacto importante na digitalização de fábricas e cadeias logísticas. No início do ano passado, tivemos um papel essencial no lançamento da fábrica da MINI, em Oxford, com novos modelos de produção, os quais estão a ter impacto na logística, alfândega e controlo do BMW Group, melhorando a velocidade, qualidade e flexibilidade”, recorda Paulo Guedes.

Na edição de 2024 do Consumer Electronics Show (CES), o maior evento dedicado às tecnologias que decorre todos os anos em Las Vegas, o BMW Group apresentou a próxima geração do BMW Intelligent Personal Assistant, que também contou com a participação da Critical TechWorks, para veículos com o BMW Operating System X. “Esta inovação resulta da parceria estratégica entre o BMW Group e a Amazon para a utilização da tecnologia Alexa Custom Assistant, que permite a parceiros da Amazon a utilização da tecnologia Alexa para criação e personalização dos seus próprios assistentes de voz inteligentes”, explica Paulo Guedes.

No CES 2025, por sua vez, foi apresentado o Panoramic Vision, que liga integralmente o carro, os ocupantes e o mundo à sua volta, criando uma experiência de condução completamente nova e inovadora num futuro próximo, e no qual a Critical TechWorks também está envolvida.

Mais de 90 por cento das cerca de 3.000 pessoas que trabalham na Critical TechWorks são engenheiros informáticos, dedicados ao desenvolvimento de *software*. “Temos felizmente boas universidades que formam excelentes profissionais, tendo sido também pelo talento nacional que o BMW Group escolheu a Critical Software como parceiro na criação de um dos seus primeiros (e, atualmente, maior) centros de desenvolvimento tecnológico, a Critical TechWorks”, adianta Paulo Guedes. “Não é por acaso que temos instalações em Lisboa, Porto e Braga. Mais do que apenas descentralizar as nossas operações, temos como objetivo proporcionar flexibilidade e estar mais próximos de onde o talento está localizado, graças aos polos universitários dessas cidades”.

A Critical TechWorks também ajuda a projetar e aplicar interfaces de utilizador avançadas e funcionalidades que melhoram a experiência de condução, tornando-a mais intuitiva e agradável para os utilizadores. Ao trabalhar de perto com o BMW Group, a empresa está envolvida em projetos de investigação e desenvolvimento de ponta que empurram os limites da tecnologia automóvel, contribuindo para a criação de um veículo que incorpora o futuro da mobilidade.

Para Paulo Guedes, os próximos anos do setor automóvel serão marcados por desafios relacionados com a transição elétrica, a condução autónoma e a transformação do carro na extensão dos gostos, personalidades e hábitos dos condutores e ocupantes. Mas também haverá mudanças na produção e sistemas organizacionais que passam pela agilização, simplificação e normalização dos processos. “Em ambas as áreas, a inteligência artificial terá uma presença constante e cada vez mais evolutiva”. Pg



i-charging

Liderar o crescimento tecnológico com soluções para carregamento elétrico

A i-charging foi fundada em 2019 com o objetivo de desenvolver soluções tecnológicas para a infraestrutura de carregamento de veículos elétricos. Desde então, tem vindo a destacar-se pela inovação e pela aposta na expansão internacional, estando atualmente presente em mais de 40 países. Foi considerada pela Deloitte a empresa tecnológica de crescimento mais rápido em Portugal.

A equipa da i-charging é formada por profissionais com vasta experiência no setor da mobilidade elétrica, que aliam conhecimentos tecnológicos a uma visão estratégica do mercado combinados com uma equipa jovem, sendo a idade média da empresa de 32 anos. Esta combinação tem sido essencial para o desenvolvimento de um ecossistema de soluções integradas, que se distingue pela inovação, eficiência e flexibilidade. Com uma oferta “chave na mão”, a i-charging apresenta carregadores de *design* único e modular, que permitem atualizações e expansão em potência e capacidade, acompanhando a evolução das exigências do mercado e res-

pondendo de forma eficaz às necessidades dos clientes.

Em setembro de 2024 foi apresentado o i-light, um carregador especialmente concebido para veículos pesados. Este equipamento destaca-se pela sua capacidade de oferecer até 1.5 MW de potência e uma eficiência que pode atingir os 99 por cento. Segundo Maria Melo, coordenadora de *marketing* da i-charging, "o i-light foi desenvolvido para redefinir os padrões de carregamento de veículos elétricos, oferecendo não só tempos de carregamento mais rápidos, mas também uma maior eficiência energética".

O i-light foi projetado para operar com energia proveniente de redes de baixa ou média tensão, permitindo otimizações significativas na infraestrutura necessária para o seu funcionamento, com um ecrã de 37 polegadas, posicionado de forma a ser visível diretamente do assento do condutor, facilitando o acompanhamento do processo de carregamento.

As soluções da i-charging não se limitam ao *hardware*. A empresa desenvolveu um ecossistema digital que integra ferramentas para otimização do consumo energético e para a gestão de redes de carregamento. Entre essas ferramentas destaca-se o my.i-charging, uma plataforma *web* criada para melhorar a eficiência operacional e reduzir os custos de manutenção. "O my.i-charging foi pensado para automatizar processos essenciais e maximizar a disponibilidade da rede de carregamento, garantindo um funcionamento fluido com um consumo mínimo de recursos na sua manutenção", afirma Maria Melo.

Desde o início, a i-charging apostou numa estratégia de internacionalização que tem permitido a expansão da sua presença para cerca de 40 países. "Com presença em Portugal e nos EUA, queremos ser uma referência global, com uma oferta diferenciadora e geradora de valor para a comunidade" afirma a coordenadora de Marketing, explicando que o ecossistema da i-charging inclui, para além de carregadores, ferramentas digitais e serviços que acompanham os clientes em todas as fases da jornada do consumidor.

A i-charging foi considerada a empresa tecnológica de crescimento mais rápido em Portugal, pela Deloitte, com crescimento na ordem dos 65.881 por cento nos últimos três anos. Este crescimento resultou na conquista de certificações internacionais, como a Plug & Charge, o Eichrecht para o mercado alemão e a certificação ETL para os Estados Unidos. Este último mercado tem sido uma das apostas mais recentes da empresa, onde foi estabelecida uma filial para melhor responder às exigências locais. "A nossa presença nos EUA é uma aposta estratégica", refere Maria Melo. "Procuramos adaptar as nossas soluções às especificidades desse mercado, investindo na obtenção de certificações e na integração de soluções como o conector NACS, utilizado por veículos elétricos norte-americanos".

O sucesso da i-charging tem sido sustentado por uma equipa multidisciplinar, composta maioritariamente por profissionais ligados às diferentes áreas de engenharia. Estes colaboradores representam cerca de 74 por cento do total da equipa e são essenciais para garantir a evolução contínua da oferta da empresa.

A i-charging tem o seu Sistema de Gestão Integrado certificado pelas normas ISO 9001, 45001 e 14001, e adota estratégias de ESG alinhadas com os ODS. Sendo a sustentabilidade um pilar para a i-charging, a empresa implementou práticas internas para reduzir o impacto ambiental. Exemplo disso é a utilização de painéis solares nas suas instalações e a aposta crescente em suportes digitais para minimizar o desperdício de materiais. Toda a energia elétrica utilizada nos testes da empresa é devolvida à rede elétrica, reduzindo o consumo e o desperdício de recursos.

A frota de veículos da i-charging é totalmente elétrica, sendo carregada com um sistema de gestão de potência que otimiza o consumo de energia. "Estamos conscientes de que a mudança é inevitável", afirma Maria Melo. "Procuramos rever as nossas práticas diárias e identificar formas de melhorar continuamente a nossa pegada ambiental". [Pg](#)



Infinite Foundry

Transformar a indústria automóvel com *digital twins*

A Infinite Foundry foi fundada no Porto com o objetivo de aplicar tecnologias digitais avançadas, particularmente os gémeos digitais (*digital twins*) e a inteligência artificial baseada em física, ao setor industrial. Hoje é uma referência no mercado e expandiu a sua atividade para além da rastreabilidade de operações e identificação de desvios operacionais, abrangendo também a otimização de processos industriais, a formação virtual e a orquestração de robótica fixa e móvel.

Na indústria automóvel, o *digital twin* (gémeo digital) tem um impacto significativo ao reduzir os tempos de desenvolvimento, melhorar a qualidade do produto final, antecipar falhas de produção e aumentar significativamente a eficiência operacional. Consiste numa réplica virtual exata e dinâmica de um sistema físico, permitindo monitorização, análise e otimização contínua em tempo real.

A Infinite Foundry destaca-se da concorrência no mercado através da integração avançada de gémeos digitais 3D em tempo real com inteligência artificial baseada em física (sensores virtuais). Esta combinação permite compreender detalhadamente as operações industriais, prever com precisão as falhas e

otimizar continuamente, constituindo uma solução integrada mais robusta e eficaz do que as tecnologias tradicionais isoladas.

“Utilizamos modelos 3D detalhados para criar gêmeos digitais exatos das linhas de produção automóvel” explica André Godinho Luz, responsável da Infinite Foundry. Isto possibilita a simulação prévia de processos produtivos, a identificação proativa de gargalos, a correção automática de desvios e uma redução considerável de custos e tempo na implementação de novos modelos ou alterações nos processos produtivos.

Outra tecnologia desenvolvida pela Infinite Foundry são os simuladores virtuais que permitem testar alterações de processos num ambiente seguro e controlado, minimizando os riscos e os custos associados a testes físicos. Os sistemas automatizados de medição asseguram uma monitorização precisa e contínua e permitem efetuar ajustes em tempo real para uma manutenção preditiva e uma melhoria constante da qualidade e eficiência produtiva.

Com estas tecnologias, a Infinite Foundry tem vindo a somar casos de sucesso, com a adoção por parte de grandes fabricantes automóveis que alcançaram reduções de até 20 por cento nos tempos de produção e reduções de custos operacionais superiores a 15 por cento, graças à utilização eficaz da tecnologia de *digital twin* e simulação avançada.

O volume de negócios agregado em 2024 foi de aproximadamente 2,4 milhões de euros, com perspetivas de um crescimento para cerca de 4 milhões de euros em 2025. A atividade internacional corresponde atualmente a 70 por cento do volume de negócios total, prevendo-se um aumento desta percentagem devido à expansão em novos mercados.

A Infinity Foundry cresceu com uma orientação para a internacionalização, tendo iniciado o trabalho no mercado brasileiro desde o início. “Iniciámos o processo de internacionalização para outros mercados mais recentemente, a partir de 2021”, afirma André Godinho Luz. Atualmente, a Infinite Foundry está principalmente ativa nos mercados europeus e no Médio Oriente, regiões onde identificaram maior potencial de

crescimento por serem mercados industriais avançados, onde existe uma forte procura por inovação tecnológica industrial. “Prevemos em breve lançar iniciativas de expansão para o mercado asiático, especialmente centradas na otimização produtiva e na formação virtual.”

A empresa conta com 35 colaboradores distribuídos pelas áreas técnicas (engenharia de *software*, engenharia industrial e desenvolvimento de IA), comerciais e gestão de projetos. A maioria dos colaboradores são engenheiros com formação técnica altamente especializada em digitalização industrial e inteligência artificial.

O responsável da Infinite Foundry prevê um crescimento exponencial da digitalização na indústria automóvel, motivado pela necessidade de reduzir custos, aumentar a eficiência e a flexibilidade operacional e exigências crescentes de sustentabilidade. “Acreditamos que a integração de gêmeos digitais avançados e IA será essencial para assegurar competitividade futura”. Pg

infinitefoundry.com





Optimal Group

Engenharia e produção
para um futuro sustentável

O Optimal Group é especializado na produção de componentes leves e personalizados, com forte presença nos mercados europeu, americano e do Médio Oriente. Destaca-se pela inovação técnica e desenvolve soluções avançadas para o setor automóvel e outras indústrias. Investe em energias renováveis e processos produtivos eficientes para reduzir o impacto ambiental.

A Optimal Group foi fundada em 2008 com o objetivo de fornecer soluções inovadoras e ultra-ligeiras em materiais compósitos para diversas indústrias. Desde então, a empresa tem desenvolvido atividades no *design*, desenvolvimento e fabrico de estruturas avançadas, com especial presença no setor automóvel.

A empresa destaca-se pelo uso de tecnologias na produção de materiais compósitos e metálicos. Esta competência permite desenvolver estruturas leves e resistentes, adaptadas a veículos de alta performance. Guilherme Bas-

tos, *Commercial Manager* do Optimal Group, explica que, no setor automóvel, esta capacidade traduz-se na produção de componentes estruturais para veículos de alta performance, em que a otimização do peso é fundamental.

Na produção desses materiais são usadas ferramentas digitais e processos produtivos que garantem padrões de qualidade e fiabilidade, o que permite responder às exigências de clientes que procuram soluções personalizadas, especialmente no segmento de supercarros e veículos de competição.

Desde a sua fundação, o grupo centrou-se nos mercados internacionais, que atualmente representam mais de 80 por cento da faturação do grupo. A empresa tem presença significativa na Europa, América e Médio Oriente. Em 2024, o Optimal Group registou um volume de negócios superior a dez milhões de euros e prevê uma taxa de crescimento anual composta (CAGR) de dois dígitos para 2025. Os planos futuros incluem o reforço da produção de estruturas compósitas para veículos elétricos (EV) e híbridos (HEV), assim como para as baterias desses veículos, tendo em vista a eficiência energética e a mobilidade sustentável. A empresa tem três fábricas em Portugal e uma unidade em Inglaterra, empregando cerca de 100 colaboradores especializados, sobretudo em engenharia e produção avançada. O crescimento da equipa tem acompanhado a expansão da atividade e o aumento da procura por estruturas leves e eficientes.

A empresa é composta por sete áreas especializadas. A Optimal Structural Solutions centra-

-se na engenharia e prototipagem, enquanto a Optimal Tooling & Services produz ferramentas, gabaritos e presta serviços de maquinagem. A Optimal Composites e a Optimal High Volume dedicam-se à produção de compósitos, em pequenas e grandes séries, respetivamente. A Optimal Space desenvolve componentes para o setor aeroespacial, a Optimal Marine cria soluções para aplicações marítimas e, por fim, a Optimal Protection desenvolve soluções para a indústria da defesa. Juntas, estas áreas garantem uma resposta completa e especializada às necessidades do mercado.

No que respeita à sustentabilidade, o Optimal Group tem adotado medidas para reduzir o impacto ambiental dos seus processos produtivos. Entre as iniciativas destaca-se o investimento em materiais sustentáveis e em fontes de energia renovável, como sistemas de micro-geração solar. “Numa das unidades, mais de 50 por cento da energia utilizada vem dessa fonte”, refere Guilherme Bastos. A empresa também colabora com universidades e centros de investigação para desenvolver materiais avançados e processos produtivos mais eficientes.

Com planos para expandir a sua presença no mercado de veículos elétricos e híbridos, com componentes leves e de alta resistência para este segmento, o Optimal Group pretende ainda aumentar as unidades produtivas existentes e investir em novas instalações. **Pg**

optimal.pt





Simoldes

Moldar o automóvel do futuro

A Simoldes integra 36 empresas e está presente em 12 países. A produção de componentes plásticos para a indústria automóvel representa 85 a 90 por cento do seu volume de negócios. A empresa fabrica painéis de portas, revestimentos de interior ou outros componentes que equipam modelos do Grupo VW, Mercedes, BMW, Renault e Stellantis, entre outros. No setor automóvel e da mobilidade, as peças plásticas desempenham um papel essencial devido à sua leveza e durabilidade, e é nesta área que a Simoldes tem procurado conjugar tradição e inovação.

Criar soluções inovadoras para a produção de moldes para a indústria dos plásticos foi o objetivo que levou à criação da Simoldes, estávamos ainda em 1959. Pouco tempo depois a empresa já se destacava pela capacidade de adaptação às

exigências do mercado e pela aposta nos recursos humanos, qualidade e inovação.

Com um crescimento sustentado, a Simoldes expandiu as suas operações para além dos moldes. Atualmente, o grupo é composto por várias unidades de negócio em Portugal e no estrangeiro, incluindo a produção de componentes plásticos para a indústria automóvel. Integra 36 empresas e está presente em 12 países, de Portugal ao Norte de África e América do Sul.

A presença global da empresa consolidou-se através da internacionalização. Hoje a Simoldes fornece soluções a vários OEM (*Original Equipment Manufacturers*) tais como o Grupo VW, Mercedes, BMW, Renault, Stellantis, entre outros. Esta estratégia tornou a Simoldes num parceiro de referência.

Ao longo de 65 anos, a empresa investiu em tecnologia de ponta, na qualificação dos colaboradores e desenvolvimento de processos eficientes e sustentáveis. “O seu percurso é uma combinação entre tradição e inovação, garantindo um crescimento contínuo e uma posição de destaque não só no setor da mobilidade, mas também embalagem e *house-*

ware”, sublinha Domingos Pinto, CEO da Simoldes Plásticos.

No setor automóvel e da mobilidade, as peças plásticas desempenham um papel essencial devido à sua leveza, durabilidade e custo-benefício. São vários os projetos em que a Simoldes tem estado envolvida, desde a evolução digital do interior automóvel a novas tecnologias e materiais, assim como tecnologias limpas, de redução do peso das peças e utilização de materiais reciclados e bioplásticos.

Um desses projetos é o PAC – Portugal Auto-Cluster for the Future, liderado pela Simoldes Plásticos e alinhado com o plano de ação do Mobinov – Cluster Automóvel de Portugal. “Este projeto visa enfrentar desafios tecnológicos específicos do setor automóvel nacional, com o objetivo de aumentar a competitividade das entidades portuguesas e destacar a sua posição no contexto internacional”, adianta Domingos Pinto. O projeto está estruturado em cinco áreas principais: Arquiteturas dos veículos do futuro; Interiores do futuro; Estruturas e exteriores do futuro; Tecnologias de conectividade e sensorização e Tecnologias de produção flexíveis e digitais. Estão abrangidas, portanto, as principais áreas que irão marcar o futuro do setor automóvel.

Enquanto fabricante, a Simoldes produz moldes para qualquer peça de injeção de plástico, tais como painéis de portas, painéis de instrumentos, consolas centrais, cavas da roda, para-choques e diversos pilares e componentes que integram estes conjuntos de peças. E enquanto fornecedor de componentes injetados fabrica painéis de porta, cavas da roda e vários tipos de revestimentos interiores que integram várias tecnologias de elevado valor acrescentado. “A produção de componentes plásticos para a indústria automóvel representa uma parcela significativa do volume de negócios da empresa, por volta dos 85 a 90 por cento, o que reforça a sua posição como um dos principais *players* do setor”, adianta Domingos Pinto.

Na área da sustentabilidade, a Simoldes tem incorporado materiais reciclados e o desenvolvimento de bioplásticos e polímeros mais ecológicos, alinhados com as metas de descarbonização do setor, mas também adotado

processos de produção mais eficientes e processos digitais avançados.

O processo de internacionalização da Simoldes começou na década de 1990, com a expansão para mercados estratégicos da Europa e América do Sul. Posteriormente, consolidou a sua presença global com fábricas e escritórios em países como Brasil, França, Alemanha, Espanha, Polónia, Argentina, Chéquia, México e Marrocos. Estes mercados são fundamentais para o crescimento da empresa, permitindo uma proximidade maior com os clientes e garantindo um serviço mais ágil e eficiente. Entre as suas unidades de negócio, a Simoldes Tools e a Simoldes Plastics, a Simoldes emprega cerca de 7.000 colaboradores a nível mundial, dos quais cerca de 3.000 se encontram nas suas várias unidades em Portugal.

As previsões da empresa apontam para um crescimento global de cerca de 25 por cento no volume de negócios até 2028, o que se deverá à diversificação de produtos com mais valor acrescentado, ao investimento em novas unidades, por exemplo na Polónia, ou duplicação de unidades existentes como ocorreu no Brasil e em Marrocos.

“A empresa investiu na modernização dos seus processos produtivos, garantindo elevados padrões de qualidade e eficiência. Além disso, a expansão das suas unidades produtivas para locais estratégicos permitiu reduzir custos logísticos e tempos de resposta, fortalecendo a sua competitividade global”, adianta Domingos Pinto.

No entanto, o processo de internacionalização não esteve isento de desafios. “A Simoldes enfrentou dificuldades como a adaptação a diferentes culturas empresariais, a necessidade de cumprir regulamentações específicas de cada país e a concorrência crescente no setor”, recorda o CEO da Simoldes Plásticos. “No contexto atual podemos dizer que a incerteza é o novo normal e que a organização tem que estar preparada para esta nova realidade, seja ela qual for”. **Pg**



Sodecia

As peças que fazem a diferença na indústria automóvel

A Sodecia consolidou-se como uma referência na indústria automóvel, destacando-se pela presença internacional e pelo papel estratégico que desempenha junto dos principais fabricantes do setor. Ao investir na modernização dos seus processos, desenvolve soluções que respondem às necessidades de uma mobilidade sustentável.

A Sodecia foi fundada em 1980 e tem hoje mais de 5.000 funcionários distribuídos por 13 países. Começou por fornecer componentes para montadoras em Portugal que operavam no sistema CKD (*Completely Knocked Down*), um modelo no qual os veículos são parcialmente montados ou desmontados na origem e enviados para outro país para serem finalizados. Com o passar do tempo, a empresa evoluiu na cadeia de valor e conquistou o estatuto de fornecedor Tier One, ou seja, que fornece diretamente componen-

tes ou sistemas completos para os grandes fabricantes de equipamentos originais (OEM).

Essa capacidade de crescimento sustentado deveu-se à aposta na inovação e na melhoria contínua, e a uma forte presença nos mercados internacionais.

A Sodecia tem investido em soluções que permitem otimizar componentes automóveis, reduzindo significativamente o seu peso sem comprometer a segurança ou a performance. Segundo Carlos Rodrigues Gomes, diretor corporativo de Desenvolvimento Sustentável e Melhoria Contínua da empresa, "a redução de peso e o uso de materiais recicláveis têm sido fundamentais para garantir a sustentabilidade ao longo de todo o ciclo de vida dos produtos." A empresa dispõe de três Centros de Competência de Processo (Product Competence Centers), que garantem a excelência técnica e a inovação contínua nas suas áreas de atuação. Esta estrutura robusta permite à Sodecia manter uma forte presença global e responder de forma eficaz às exigências do mercado automóvel e industrial.

Os centros de competência Produto e Processo da Sodecia têm desempenhado um papel

determinante na introdução de inovações tecnológicas. Estes centros são responsáveis por interagir com as equipas de engenharia dos clientes e fornecedores, assegurando que as melhores práticas são implementadas em todas as fases do processo produtivo. Estes centros têm também investido no desenvolvimento de peças inovadoras que permitem reduzir significativamente o consumo de matérias-primas e minimizar as emissões de carbono. Equipados com laboratórios para testes e qualificação, desenvolvem soluções que reduzem o peso dos componentes automóveis, utilizando materiais 100 por cento recicláveis e promovendo a eficiência no uso de matérias-primas. Esta estratégia não só cumpre os requisitos técnicos dos clientes, como também contribui para a sustentabilidade ambiental.

Especialista na produção de componentes estruturais e de segurança para a indústria automóvel, a Sodecia destaca-se no fabrico de peças para carroçaria, como painéis de tejadilho e aros das portas, que garantem a segurança e integridade do veículo.

As peças soldadas por medida (*Tailor Welded Blanks*) permitem combinar diferentes espessuras e materiais, reduzindo peso e aumentando a resistência. Essa tecnologia também possibilita a fusão de várias peças numa só, minimizando desperdícios e consumo energético.

A empresa fabrica ainda estruturas como o *Cross Car Beam*, uma viga que atravessa o carro sob o painel, que reforça a rigidez do automóvel, dando suporte estrutural, fixando componentes importantes como o painel e a coluna de direção além de componentes para sistemas de segurança passiva e elementos essenciais para chassis e *powertrain*. As soluções inovadoras em alumínio e aços avançados visam reduzir peso e melhorar a eficiência energética, especialmente em veículos elétricos.

A Sodecia investe também em ferramentas de simulação virtual (CAE), que antecipam e corrigem problemas na fase de desenvolvimento, permitindo uma validação eficiente dos componentes e contribuindo para a redução de custos e maior agilidade na implementação de soluções inovadoras.

A internacionalização da empresa teve início em 1997, com a aquisição da IMBE-Indústria Metalúrgica Brasileira de Estampados, situada em São Paulo. Desde então, a empresa tem vindo a expandir a sua presença com o estabelecimento de unidades fabris em países como Espanha, Itália, Chéquia, Eslováquia e Alemanha, na Europa; bem como nos Estados Unidos, Canadá, México, China, Índia e África do Sul. Esta estratégia permitiu à Sodecia consolidar a sua posição como parceiro estratégico para os grandes fabricantes do setor.

"A estratégia de expansão foi acompanhada por um forte compromisso em desenvolver relações de confiança com os OEM, o que permitiu integrar projetos complexos em diferentes geografias", diz Carlos Rodrigues Gomes.

A empresa tem vindo a reduzir a sua pegada de carbono através da instalação de painéis solares em diversas unidades industriais e da adoção de práticas que promovem a economia circular. "Em parceria com os nossos centros de competência, estamos a monitorizar e a calcular a pegada de carbono por unidade de produto, utilizando esta informação para otimizar processos e desenvolver produtos mais sustentáveis".

A empresa também tem apostado na introdução de tecnologias inovadoras, como a soldadura por fricção (*Friction Stir Welding*), que permite realizar uniões em estado sólido entre diferentes materiais, como alumínio e aço, com uma redução significativa de emissões de carbono.

Em 2024, a empresa atingiu um volume de negócios próximo de 1.000 milhões de euros, e as perspetivas são bastante positivas para os próximos anos.

Com uma política sustentada de investimento em investigação e desenvolvimento, avaliada em 200 milhões de euros nos últimos quatro anos, a Sodecia tem vindo a preparar-se para enfrentar os desafios do futuro, incluindo a transição para a mobilidade elétrica e o reforço das práticas sustentáveis. **Pg**



Alemanha

Um parceiro estratégico em mudança acelerada

Poucos países desenvolvidos tiveram tamanha alteração de circunstâncias socioeconômicas como a Alemanha no passado recente. Depois de décadas de aposta na transição energética que os ex-chanceleres Schröder e Merkel promoveram, nomeadamente através da aposta centrada nas energias renováveis, e de alguns anos de *Zeitenwende* – um sentido de urgência histórica na mudança de tempos, proposta pelo ainda chanceler Scholz, eis que chegamos a uma nova realidade.

O próximo chanceler, Friedrich Merz, procura uma saída para as três dependências excessivas que puseram em xeque a estrutura societária da Alemanha: dependência excessiva da Rússia em termos energéticos, dependência do modelo económico assente nas exportações e sobretudo na exposição à China, e dependência excessiva dos EUA em termos de defesa. Os temas agora em discussão são a revisão do travão da dívida, que impõe um limite ao endividamento até 0,35 por cento do PIB, e os fundos especiais para investimento em infraestruturas e defesa. Os analistas falam numa autêntica “revolução orçamental”.



Por **Rui Boavista Marques**,
delegado da AICEP na Alemanha

O sentimento das empresas na Alemanha continua a ser de um misto de ceticismo e cautela. O Índice de Clima Empresarial Ifo permaneceu inalterado em 85,2 pontos em fevereiro, mas as expectativas melhoraram um pouco. A economia alemã está à espera de ver o desenrolar da situação, e sobretudo se este será o ano da viragem, após dois anos de contração económica.

Na indústria transformadora, o clima empresarial melhorou. Embora a situação atual tenha sido avaliada como um pouco pior, as empresas mostraram-se visivelmente menos pes-

simistas em relação aos próximos meses. As carteiras de encomendas estabilizaram.

No setor dos serviços, o índice caiu. As empresas mostraram-se menos satisfeitas com a situação atual. As expectativas também se deterioraram ligeiramente. Em particular, o ceticismo aumentou nos transportes e na logística.

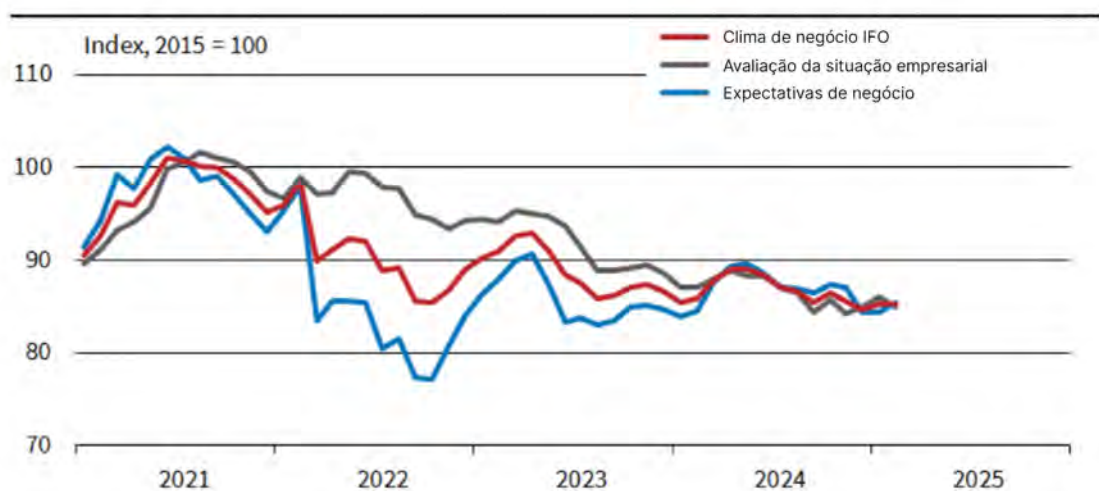
No comércio, o clima de negócios melhorou. Isto deveu-se, em particular, a uma perspetiva mais otimista dos comerciantes, tanto do comércio grossista como retalhista, que avaliaram a sua situação económica atual como um pouco melhor.

As fragilidades estruturais da economia mantêm-se num contexto em que a Alemanha tem registado o menor crescimento económico dos membros do G7.

Mas as perspetivas são positivas. O mesmo instituto Ifo prevê para 2025 e 2026 crescimentos que ultrapassam a estagnação e apontam para terreno positivo. Partindo do pressuposto que a nova legislatura confirma políticas económicas mais próximas dos empresários, prevê-se uma expansão de 0,2 por cento da maior economia europeia já em 2025, e depois um crescimento mais acelerado de 0,8 por cento em 2026 e 1,5 por cento em 2027.

Índice de Clima Empresarial IFO^(a)

Ajustado sazonalmente



Notas: (a) Manufatura, setor dos serviços, comércio e construção
Fonte: ifo Business Survey, fevereiro 2025

Exportações atingem níveis máximos

Uma vez conhecidos os dados estatísticos finais do último ano, é adequado ensaiar uma síntese dos fluxos económicos entre Portugal e a Alemanha: 2024 foi ano de significativo fortalecimento do relacionamento bilateral neste domínio, marcado por um crescimento robusto das trocas comerciais e uma melhoria notável na correspondente balança.

A Alemanha foi o mercado onde as exportações portuguesas de bens mais aumentaram, ao ponto de superar França e de se instalar como segundo maior cliente nacional, após Espanha. As subidas mais visíveis registaram-se nos medicamentos e nos automóveis. A Alemanha continua também a ser um dos mais relevantes investidores em Portugal, sendo que alguns destes investimentos provocaram um impacto notável no fortalecimento da economia portuguesa. A Lufthansa Technik, ou o novo modelo elétrico da VW Autoeuropa, ID. EVERY1, são alguns dos exemplos.

Apesar dos desenvolvimentos positivos, as perspetivas para 2025 sugerem potenciais desafios, pelo prisma alemão, motivados pela margem de incerteza sobre o rumo económico do país, antes e depois da formação do – aguardado e muito provável – governo de coligação liderado por Friedrich Merz. Mesmo ponderando anunciados pacotes de estímulos económicos em grande escala, a realidade é que a Alemanha se encontra em recessão há dois anos, com perspetivas mais positivas para o corrente ano. Ainda assim, o país manteve o estatuto de terceira maior economia mundial, içando-se à condição de maior investidor no espaço europeu, havendo ultrapassado os Estados Unidos.

Relações comerciais de Portugal com a Alemanha atingiram patamares históricos em 2024

As exportações de bens para a Alemanha aumentaram 17,8 por cento em termos nominais, atingindo 9,76 mil milhões de euros, valor mais

elevado registado desde 2020. Esta expressiva subida deveu-se, em particular, à indústria química (medicamentos), destacando-se casos de empresas alemãs em Portugal, como a Fresenius, Bayer ou Boehringer. Por sua vez, o défice comercial diminuiu para o valor mais baixo desde 2020. A Alemanha tornou-se no segundo maior cliente de Portugal nos bens, perfazendo 12,3 por cento do total. Em 2024, as importações de bens registaram um aumento de 1,6 por cento, alcançando um total de 12,2 mil milhões de euros, valor nominal mais elevado registado desde 2020. Tal situação configura uma melhoria significativa no saldo da balança comercial portuguesa (estruturalmente deficitária). Analisando os grupos de produtos das exportações portuguesas de bens com destino à Alemanha, observa-se um aumento em todos os setores, com exceção do vestuário e matérias têxteis. Quase metade das exportações portuguesas de bens com destino à Alemanha tiveram origem nas máquinas e aparelhos (27 por cento do total), veículos e material de transporte (19 por cento), revelando a importância do sector automóvel e das suas componentes. Nesta linha, cumpre sinalizar que, em 2024, a Autoeuropa atingiu o segundo valor mais alto na produção de automóveis.

A percentagem das vendas de produtos industriais transformados foi 97,7 por cento, dos quais 31,3 por cento de alta tecnologia, 38 por cento de média-alta tecnologia e 13,6 por cento de média-baixa tecnologia. Em concreto, as exportações de produtos industriais de alta tecnologia registaram o maior crescimento nos últimos cinco anos: 20,5 por cento em média anual e 56,8 por cento em 2024, comparativamente a 2023.

Exportações de serviços aumentaram 7,3 por cento

Nos serviços, as exportações portuguesas para a Alemanha ascenderam a 6,6 mil milhões de euros, um aumento de 7,3 por cento em termos nominais. No caso das importações, 2,2 mil milhões de euros, houve um aumento de 15,6 por cento. Cumulativamente, a Alemanha tornou-se no segundo maior cliente de Portugal, também, a nível de serviços.



Quanto à discriminação por tipo de serviços, realce para Viagens e turismo, com uma contribuição de 47,3 por cento do total em 2024, mas sobretudo para o aumento substantivo de Outros Serviços fornecidos por Empresas (16,4 por cento). Merece cuidada avaliação esta última categoria, na qual se inclui os serviços de tecnologias digitais, a exemplo dos produzidos pela Critical TechWorks, parceria entre a BMW e a Critical Software, e que situam a relação de Portugal com a Alemanha em elogiado patamar de perfil inovador. Em 2024, as exportações de bens e serviços alcançaram os 15,3 milhões de euros, ficando as importações nos 14,2 milhões de euros. Ambos os valores são os mais altos desde 2020, o que se traduziu também no saldo positivo mais elevado registado neste período. A taxa de cobertura das exportações pelas importações registou o valor recorde de 108 por cento.

A nível de bens e serviços, a Alemanha manteve-se como terceiro maior cliente de Portugal, perfazendo um total de 11,5 por cento das exportações.

É importante notar que, entre as 10 maiores empresas exportadoras portuguesas, estão três empresas com capital alemão: Bosch Car Multimedia, Continental Mabor e Volkswagen Autoeuropa. E entre as 10 maiores exportadoras portuguesas para o mercado alemão, para além das três acima indicadas, surgem mais três empresas com capital alemão: Grohe (sanitários), Gabor (calçado) e Preh Portugal (componentes auto).

Ainda em termos comerciais, importa destacar o acordo entre a alemã Biontech e a portu-
 guesa CellmAbs.

A Biontech, pioneira no fármaco do combate ao covid-19, adquiriu à biotecnológica portuguesa CellmAbs um conjunto de terapias inovadoras para o tratamento do cancro, que poderão permitir o desenvolvimento de um novo medicamento contra a doença. Trata-se, até hoje, do maior acordo de sempre no campo da biotecnologia, o primeiro a ultrapassar a barreira dos mil milhões de euros, envolvendo uma empresa portuguesa e o líder europeu nesta relevante área de *life sciences*.

Stock de investimento alemão em Portugal aumentou 6 por cento

O investimento alemão em Portugal tem sido fulcral para o fortalecimento e o reforço da competitividade da economia portuguesa. O *stock* de Investimento Direto Estrangeiro (IDE) em Portugal é de 6,9 mil milhões de euros (mais 6 por cento face a finais de 2023), cerca de 3 por cento do total de IDE em Portugal. Como contraparte final, que permite avaliar a real importância do mercado como investidor em Portugal, o valor do *stock* no final de 2024 era superior a 9 mil milhões de euros, com um peso de 4,7 por cento no total de IDE captado por Portugal.

O investimento alemão tende a direccionar-se para empresas de grande legado exportador, e por tradição a Alemanha conserva um estatuto de líder a nível de investimento produtivo em Portugal. Só mais recentemente se verificaram exemplos de diversificação muito além do sector automóvel, por exemplo na energia, na logística, nos centros de serviços partilhados e

nos centros de desenvolvimento de *software*. Esses investimentos têm tido um impacto significativo na criação de valor acrescentado, e emprego, para a economia nacional.

Em sentido inverso, o investimento de Portugal na Alemanha (IDPE), de igual modo se regista um aumento, a nível industrial e comercial. Entre os setores mais representativos temos os materiais de construção, equipamentos e produtos industriais e indústria do papel e, na energia, investimentos da EDP e da Greenvolt.

Uma balança tecnológica favorável a Portugal

Quando olhamos para a relação bilateral temos a tendência para ver primeiro a balança comercial de bens e serviços, mas raramente temos a possibilidade de analisar a balança tecnológica. Com base num dado intuitivo associado ao impacto do investimento tecnológico alemão, cuja tendência se acelerou nos últimos cinco anos, e no extraordinário desenvolvimento das competências nacionais, podemos também caracterizar a balança de pagamentos tecnológica, que reúne principalmente quatro categorias de transações: Direitos de aquisição e utilização de patentes e marcas; Serviços de

assistência técnica; Investigação e desenvolvimento e Outros serviços de natureza técnica. Historicamente sempre negativo, o saldo deixou de o ser pela primeira vez em 2020 (5 milhões de euros), manteve-se positivo em 2021 (93 milhões de euros), tendo aumentado em 2022 e 2023 (para 221 e 590 milhões de euros, respetivamente), tendo projeção de continuação de subida em 2024.

Esta é uma alteração substantiva que importa continuar a monitorizar e claramente significativa de uma alteração do perfil das relações bilaterais, para um patamar ainda mais relevante e promissor.

Principal mercado de exportação para alguns subsectores

A Alemanha é a maior economia da Europa, e como destino das exportações de bens de Portugal, passou a ser o segundo mercado. No entanto, interessa realçar que, para alguns produtos, constitui o principal mercado de exportação. A dois dígitos da Nomenclatura Combinada, há sete setores em que a Alemanha se posiciona como o mais importante mercado de exportação.

Alemanha como principal destino de exportação – top 7

(NC2 – 2 dígitos da Nomenclatura Combinada)		
Quota % Alemanha	NC2	Descrição detalhada do produto
24,3	85	Máquinas, aparelhos e materiais, elétricos e suas partes; aparelhos de gravação ou de reprodução
19,6	84	Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos, e suas partes
37,2	90	Instrumentos e aparelhos de ótica, fotografia ou cinematografia, medida, controle ou de precisão
23	64	Calçado, polainas e artefactos semelhantes, e suas partes
23	83	Obras diversas de metais comuns
50,5	92	Instrumentos musicais, suas partes e acessórios
29,9	37	Produtos para fotografia e cinematografia

Alemanha como principal destino de exportação – top 10

(NC4 – 4 dígitos da Nomenclatura Combinada)		
Quota % Alemanha	NC4	Descrição detalhada do produto
27,8	8703	Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte
55,2	9029	Contadores, por exemplo: contadores de voltas, contadores de produção, taxímetros ou totalizadores
43,9	8527	Aparelhos recetores para radiodifusão, mesmo combinados, num mesmo invólucro, com um aparelho de gravação ou reprodução de som ou relógio
24,8	6403	Calçado com sola exterior de borracha, plástico, couro natural ou reconstituído e parte superior de couro natural
54,5	8542	Circuitos integrados eletrónicos e suas partes
18,7	3004	Medicamentos constituídos por produtos misturados ou não misturados, preparados para fins terapêuticos ou profiláticos
39,9	8529	Partes reconhecíveis como destinadas aos módulos de visualização de ecrã, aparelhos emissores ou recetores de radiodifusão ou televisão, câmaras de televisão, aparelhos fotográficos digitais ou câmaras de vídeo, entre outros
64,7	8414	Bombas de ar ou de vácuo, compressores de ar ou de outros gases e ventiladores; exaustores para extração ou reciclagem, com ventilador incorporado, mesmo filtrantes; câmaras de segurança biológica estanques aos gases
53,7	8537	Quadros, painéis, consolas, cabinas, armários e outros suportes para comando elétrico ou distribuição da energia elétrica
48,4	8712	Bicicletas e triciclos, sem motor

No que diz respeito a quatro dígitos da Nomenclatura Combinada, existem 94 produtos que têm na Alemanha o seu principal mercado.

Verifica-se uma presença sólida de produtos industriais, onde os veículos automóveis, com uma quota de 27,8 por cento, correspondem ao valor mais elevado, mas é de registar que existem produtos críticos para o *supply-chain* industrial alemão, onde se registam quotas superiores a 50 por cento, como contadores elétricos, quadros elétricos, aparelhos de receção de telecomunicações e circuitos eletrónicos. Outros produtos de referência são os medicamentos, o calçado e as bicicletas. O aumento recorde das exportações, muito centradas em produtos industriais (a par dos medicamentos), é também um testemunho da relevância dos setores industriais portugueses presentes na Hannover Messe, e noutros eventos tecnológicos, e realça os bons resultados da Campanha “Portugal Makes Sense” dos últimos anos.

Em consonância, o plano de ações da AICEP na Alemanha já reflete esta nova realidade de grande interação entre os ecossistemas tecnológicos dos dois países. Deste modo, os setores de aposta na captação de novo investimento alemão centram-se nas chamadas tecnologias críticas, a exemplo dos semicondutores, da mobilidade elétrica, das baterias e energia, da inovação em *deeptech*, do hidrogénio e das *life sciences*.

O pós-eleições e perspectivas futuras

No rescaldo das recentes eleições de 23 de fevereiro para o Parlamento Federal (Bundestag), a DIHK (Câmara do Comércio e Indústria alemã) realizou uma sondagem a 4.000 empresas de vários ramos sobre o que as empresas esperam do novo governo federal. Os resultados da sondagem mostraram que as empresas

defendem uma redução drástica da burocracia (95 por cento), o aumento da rapidez e da eficácia dos procedimentos de autorização e planeamento (70 por cento), o fomento da digitalização dos procedimentos administrativos (69 por cento), o alívio significativo dos impostos corporativos (60 por cento), assim como dos encargos sociais (63 por cento), a expansão da infraestrutura digital (58 por cento) e dos transportes (56 por cento).

Esta sondagem evidenciou ainda que a competitividade da Alemanha está em declínio, principalmente devido à ineficiência da política económica, burocracia e custos elevados. Cerca de 89 por cento das empresas sentem uma deterioração da confiabilidade económica, enquanto 87 por cento apontam a burocracia como um problema crescente. Além disso, os custos de energia e trabalho são vistos como fatores que prejudicam ainda mais a competitividade. Outros temas críticos incluem a necessidade de investimentos pú-

blicos adicionais para o crescimento e transformação da economia.

Os recentes anúncios de rescisão do travão da dívida para possibilitar investimentos de enorme dimensão (só o fundo das infraestruturas é dotado de 500 mil milhões de euros num período de 10 anos, e os investimentos em defesa preveem-se na ordem do dobro ou triplo deste valor, nos próximos 5 anos), vêm aumentar o potencial de setores em que Portugal tem muitas competências acumuladas, como a construção, a ferrovia, a digitalização, o *cluster* de tecnologias verdes e as tecnologias da defesa.

A densidade do relacionamento bilateral e das bases em que assenta servem de natural contrapeso, ou de elemento estabilizador, dos momentos políticos vividos na Alemanha e em Portugal. Ou seja, a maturidade dos agentes económicos envolvidos e os laços inovadores e de parceria verdadeiramente estratégica configuram sólida garantia de um futuro promissor. [Pg](#)

Plano de ações da AICEP Portugal na Alemanha

- **Hannover Messe:** 31 março – 4 abril
- **ees Europe – International Exhibition for Batteries and Energy Storage Systems:** 7 – 9 maio
- **Gitex Europe:** 21 – 23 maio
- **Campanha “Mittelstand” (Conferência):** abril
- **IAA Mobility:** 9 – 14 setembro
- **Hydrogen Technology Expo Europe:** 21 – 23 outubro
- **Medica:** 17 – 20 novembro
- **Semicon Europa:** 18 – 21 novembro
- **Space Tech Expo Europe:** 19 – 21 novembro
- **Portugal Germany Economic Forum 2025:** outubro – novembro

Próximas atividades de capacitação empresarial

- **Go to Market Alemanha:** 8 maio (Porto)
- **Em Foco: Candidatar-se a Consursos Públicos Alemães:** 9 maio (Porto)

Relações Económicas

Portugal – Alemanha



As **exportações portuguesas para a Alemanha cresceram 15,2%** em 4 anos

2020 a 2024

#2

Alemanha é 2º maior **cliente de Portugal**

Janeiro 2025

A **exportação de produtos industriais de alta tecnologia** para a Alemanha cresceu 392,1%

De janeiro 2024 para janeiro 2025

Principais grupos de produtos portugueses exportados em 2024

Máquinas e aparelhos
26,8%

Veículos e outro material de transporte
18,7%

Químicos
13,1%

Instrumentos de ótica e precisão
8,8%

Plásticos e borracha
6,3%



O **stock de investimento direto (stock)** da Alemanha para Portugal cresceu 24%

2023 para 2024



AICEP

Agência para o Investimento
e Comércio Externo de Portugal

Subscriba as nossas newsletters

Fique a par da atividade da AICEP no país e no exterior. Conheça os casos de sucesso de empresas portuguesas e os projetos de investimento estrangeiro em Portugal. Leia os artigos de especialidade económica.

Portugalnews



Promova a sua empresa em Portugal e nos mercados externos.

NewsRoom



Leia as notícias que marcam a atualidade económica e empresarial em Portugal.

Invest in Portugal



Receba atualizações mensais sobre o investimento estrangeiro em Portugal – notícias, anúncios e testemunhos – diretamente na sua caixa de correio.



portugalglobal.pt

Factos & Tendências

EUA transferem comércio com a China para outros países e mercados europeus afastam-se da Rússia

“Geopolitics and the geometry of global trade: 2025 update” – McKinsey Global Institute, janeiro de 2025

As relações comerciais continuam a alterar-se, sendo uma das principais razões as mudanças ao nível geopolítico. Os Estados Unidos da América têm continuado a transferir o comércio da China para outras economias. Em alguns casos, esta transferência deve-se ao facto de essas economias constituírem uma etapa intermédia nos fluxos comerciais entre a China e os Estados Unidos da América. As economias europeias, por outro lado, afastaram-se do comércio com a Rússia e aumentaram as transações comerciais com outros mercados.

As economias em desenvolvimento representam atualmente a maioria das importações e exportações da China. Economias como as da ASEAN (Association of Southeast Asian Nations), Brasil e Índia continuam a fortalecer as relações comerciais com mercados de todo o espectro geopolítico.

A China realiza mais comércio com parceiros geopoliticamente distantes do que qualquer outra economia. Este país asiático efetua comércio significativo com os trinta países da Europa, Japão, Coreia do Sul e Estados Unidos da América. Em conjunto, estas economias representaram cerca de 40% do comércio total de bens da China em 2023. A Alemanha e a Rússia são exemplos de economias em extremos opostos ao nível geopolítico, mas costumavam negociar muito entre si. Antes do conflito na Ucrânia, a Alemanha dependia muito dos recursos energéticos russos e teve que efetuar uma rápida alteração neste âmbito após o início do conflito. >

África poderá ajudar a diversificar o setor dos semicondutores a nível mundial

“How Africa could help diversify the booming global semiconductor industry” – WEF, março de 2025

Num contexto de transformação acelerada do setor dos semicondutores a nível mundial, em resultado da maior procura registada por estes materiais e das dinâmicas geopolíticas, a integração africana nas cadeias globais de abastecimento poderá contribuir para torná-las mais resilientes, diversificando-as.

África poderá proporcionar oportunidades económicas na área dos semicondutores, com destaque para o domínio de montagem, testagem e embalagem, em virtude dos menores requisitos de capital e das operações intensivas em trabalho subjacentes a este ramo. Há também neste continente um aumento da formação nas áreas STEM (*Science, Technology, Engineering and Mathematics*).

A estes fatores, acresce a disponibilidade de matérias-primas no continente africano (designadamente, de minerais críticos como cobre, elementos de terras raras, cobalto e tântalo). >

Democracia mundial em queda, atingindo o pior nível em duas décadas

“Democracy Index 2024” – EIU, fevereiro de 2025

O valor médio do índice que avalia a qualidade das democracias caiu para 5,17, o valor mais baixo desde a sua criação, em 2006. Atualmente, apenas 45% da população mundial vive em democracia, enquanto 39% está sujeita a regimes autoritários e 15% a “regimes híbridos”, que combinam elementos de democracia eleitoral com tendências autoritárias.

Depois de ter sido classificado como uma “democracia com falhas” em 2023, Portugal recu-

perou o estatuto de “democracia plena”, subindo oito posições no *ranking* para o 23º lugar. O país foi um dos 37 que melhoraram a pontuação, um número reduzido para o universo de 167 países. >

A OCDE prevê que crescimento mundial abrande de 3,2% em 2024 para 3,1% em 2025

"OECD Economic Outlook: Interim Report" – OCDE, março de 2025

A OCDE prevê que o crescimento mundial abrande de 3,2% em 2024 para 3,1% em 2025 e 3,0% em 2026, com a imposição de novas barreiras comerciais nas economias do G20 e a incerteza política a travar o investimento e o consumo privado. No Relatório Intercalar das Perspetivas Económicas da OCDE é sublinhada a resiliência do crescimento económico mundial em 2024 mas é também previsto um abrandamento para este ano devido à queda da confiança das empresas e dos consumidores.

Entre as economias mais afetadas estarão os EUA, que viram as suas projeções de crescimento revistas em baixa para 2,2% em 2025 e 1,6% em 2026. Ainda assim, perspetiva-se que o país mantenha um desempenho mais favorável do que a Zona Euro, que deverá apresentar um crescimento modesto, na ordem dos 1,0% em 2025 e 1,2% em 2026. >

Combustíveis sustentáveis serão o principal desafio da aviação em 2025

Global Aviation Sustainability Outlook 2025 – FEM, março de 2025

O custo e a disponibilidade dos combustíveis sustentáveis para aviação (SAF) antecipam-se como os maiores desafios do setor para o ano corrente, segundo o estudo divulgado pelo Fórum Económico Mundial. O documento,

com base em entrevistas a executivos e mesas redondas, aponta ainda para as tensões geopolíticas e políticas protecionistas como riscos adicionais à aviação sustentável.

O ano de 2025 é considerado decisivo para a implementação de ações rumo à descarbonização do setor e a colaboração entre a indústria e os governos será essencial para avançar na transição para a neutralidade carbónica da aviação. >

Guerra faz repensar a Defesa da Europa

"The future European security architecture: Dilemmas for EU strategic autonomy" – EPRS, março de 2025

O estudo “O futuro da arquitetura de segurança europeia”, publicado pelo Parlamento Europeu, analisa os desafios da União Europeia na criação de uma nova arquitetura de segurança, especialmente com a guerra a assolar o continente e o possível menor envolvimento dos EUA em matérias de defesa internacional.

Com base em discussões com especialistas, o estudo explora cinco cenários futuros para a arquitetura de segurança europeia, que implicarão sempre o reforço da indústria da defesa europeia, mas também a não exclusão da cooperação com países além dos estados-membro. >

Empresas reforçam acesso à Internet mas persistem desigualdades no uso de comunicações

"O consumidor de comunicações eletrónicas 2024" – ANACOM, março de 2025

A taxa de penetração do serviço de acesso à Internet (fixo e móvel) atingiu 86,6% entre as microempresas e 98% entre as pequenas empresas, enquanto as médias e grandes empresas apresentam uma cobertura praticamente total, segundo um estudo que a Autoridade

Nacional de Comunicações (ANACOM) acaba de publicar. É destacada a rápida evolução da adoção da banda larga móvel no país, que nos últimos três anos cresceu 24,5 e 22,4 pontos percentuais, entre as microempresas e as pequenas empresas, respetivamente. Ao nível da adoção da banda larga fixa o país ficou acima da União Europeia (UE27) nas médias empresas e em diversos setores de atividade.

O estudo da ANACOM revela também que, a nível não empresarial, Portugal acompanha a UE27, notando-se, contudo, disparidades nas faixas etárias mais elevadas. A utilização de serviços de comunicações eletrónicas em Portugal está abaixo da média da UE para as pessoas dos 55 a 64 anos e muito abaixo para as pessoas de 65 a 74 anos. >

Indústria europeia dos semicondutores apresenta desafios e oportunidades promissoras

“EU’s strengths and weaknesses in the global semiconductor sector” – Centro Comum de Investigação (JRC) da CE, março de 2025

A União Europeia enfrenta um momento decisivo para a sua competitividade na área dos semicondutores. Um relatório encomendado pela Comissão Europeia identifica seis desafios críticos: forte dependência das importações, défice de inovação, dificuldades financeiras, complexidade regulamentar, escassez de talento e falta de transparência na cadeia de abastecimento.

Para ultrapassar estes obstáculos, o estudo recomenda uma estratégia coordenada que passe pelo reforço da produção interna, o aumento do investimento em investigação e desenvolvimento (I&D), a promoção da colaboração entre os diferentes agentes do setor e a adoção de práticas sustentáveis, fundamentais para garantir a resiliência e o futuro da indústria europeia de semicondutores. >

Empresas investem 1% do PIB em I&D, com apoio do Estado

“As empresas com mais despesa em atividades de I&D em 2023” – DGEEC, março de 2025

O setor empresarial foi o principal motor do investimento em Investigação e Desenvolvimento em 2023, totalizando 2.844 milhões de euros – o que correspondeu a 65% do investimento nacional e 1,06% do PIB. Os dados da Direção-Geral de Estatísticas da Educação e Ciência revelam que as 100 empresas com maior despesa em I&D correspondem apenas a 5% das que declararam estas atividades, mas foram responsáveis por 50% do investimento e por 35% dos recursos humanos dedicados a estas atividades. Apesar da maioria da execução do investimento corresponder à iniciativa privada, o Estado representou um forte catalisador, financiando 43% das despesas em I&D das 100 maiores empresas. >

Israel aumenta taxa padrão do IVA para 18%

“The VAT Increases Up to 18%” – Vatupdate, fevereiro 2025

Com efeitos a partir do início de 2025, o Governo de Israel aumentou a taxa padrão de IVA para 18%. >

Introdução do IVA na Guiné-Bissau

“Guinea-Bissau – Introduction of the VAT regime” – Vatupdate, janeiro de 2025

A 1 de janeiro de 2025 entrou em vigor na Guiné-Bissau o novo Regime do IVA, substituindo o anterior Imposto Geral sobre Vendas e Serviços (IGV). O imposto será introduzido gradualmente e inclui uma taxa padrão de 19%, uma taxa reduzida de 10% para bens e serviços essenciais específicos e uma taxa zero para exportações. >

Estónia aumenta tributação do IVA para 24%

"From 1 July 2025, the standard rate of VAT in Estonia is 24% instead of the current 22%" – Estonia Tax and Customs Board, janeiro de 2025

A partir de 1 de julho de 2025, a taxa normal de IVA na Estónia passará, temporariamente (até 31 de dezembro de 2028), dos atuais 22% para 24%. >

Economia portuguesa deverá crescer 2,3% em 2025

"Boletim Económico de Março de 2025" – Banco de Portugal, março de 2025

Segundo o Banco de Portugal, a economia portuguesa deverá crescer 2,3% em 2025 (1,9% em 2024), abrandando para 2,1% em 2026 e 1,7% em 2027. O crescimento económico em 2025–26 beneficia do alívio das condições financeiras e tem subjacente uma aceleração da procura externa e uma execução dos fundos europeus mais concentrada agora em 2026.

O menor crescimento em 2027 resulta em larga medida do fim do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR). O consumo e o investimento poderão beneficiar de um aumento da confiança, mas a sua concretização exige uma redução da incerteza interna e externa. Projeta-se um aumento do emprego, após os máximos atingidos em 2024, e uma estabilização da taxa de desemprego. A inflação deverá reduzir-se para 2,3% em 2025 e situar-se em 2% em 2026–27. A economia portuguesa continuará a crescer acima da área do euro. >

Economia portuguesa obteve um excedente externo de 535 milhões de euros em janeiro

"Estatísticas da Balança de Pagamentos" – Banco de Portugal, março de 2025

A economia portuguesa apresentou um exce-

dente externo de 535 milhões de euros e janeiro de 2025, menos 397 milhões de euros do que no mesmo mês de 2024. Esta redução reflete o aumento, de 254 milhões de euros, do défice da balança de bens, causado pelo crescimento das importações (302 milhões de euros) superior ao das exportações (49 milhões de euros). Reflete ainda o aumento, de 223 milhões de euros, do défice da balança de rendimento primário, decorrente de uma menor atribuição de fundos da União Europeia a título de subsídios, bem como o aumento, de 322 milhões de euros, do excedente da balança de serviços, justificado maioritariamente pela evolução do saldo das viagens e turismo (mais 108 milhões de euros) e dos outros serviços fornecidos por empresas. A capacidade de financiamento da economia portuguesa, em janeiro de 2025, traduziu-se num saldo da balança financeira de 29 milhões de euros. >



Notícias



Presidente da AICEP em missão empresarial à Eslovénia

O presidente da AICEP, Ricardo Arroja, liderou uma missão empresarial portuguesa à Eslovénia, que decorreu de 17 a 19 de março, em simultâneo com a visita oficial do Presidente da República, Marcelo Rebelo de Sousa.

O Fórum Económico Portugal-Eslovénia, realizado no dia 18 de março, centrou-se nas indústrias automóvel e da saúde, áreas identificadas como estratégicas para a cooperação bilateral. Organizado pela AICEP em colaboração com a agência eslovena SPIRIT Slovenia Business Development Agency, o evento permitiu estabelecer contactos empresariais diretos, facilitando futuras parcerias nos setores da mobilidade, farmacêutico e da biotecnologia. Durante o fórum, Ricardo Arroja destacou as semelhanças entre Portugal e a Eslovénia e reforçou o compromisso da AICEP na internacionalização da economia portuguesa e na atração de Investimento Direto Estrangeiro (IDE).

O crescimento do número de empresas portuguesas exportadoras para o mercado esloveno – de 407 em 2019 para 573 em 2023, segundo dados do INE – evidencia o interesse crescente das empresas nacionais naquele país.

O setor da saúde, com exportações superiores a 4 mil milhões de euros, também foi destacado como um dos mais dinâmicos e inovadores, reforçando a posição de Portugal como destino competitivo para negócios internacionais.



Portugal e Argentina reforçam colaboração para parcerias em tecnologia e software

O Encontro Empresarial Portugal-Argentina, que se realizou em Lisboa a dia 10 de março, promoveu oportunidades de negócio nos setores de *software* e tecnologia entre os dois países. Organizado pela Embaixada da Argentina em Lisboa em colaboração com a AICEP, o evento contou com a presença de cerca de 20 empresas argentinas e do presidente da Agência Argentina de Inversiones y Comercio Internacional (AAICI). No encontro foi assinado um Memorando de Entendimento entre a AICEP e a AAICI que formaliza a intenção de reforçar a cooperação económica entre os dois países.

O evento incluiu dois painéis, nos quais foram apresentadas as oportunidades de negócio e os ecossistemas tecnológicos de ambos os países. No primeiro painel, Ricardo Arroja, presidente da AICEP, destacou o crescimento económico de Portugal e da Argentina como acima da média das respetivas regiões, salientou o dinamismo do comércio de serviços português e afirmou que "a economia digital apresenta uma oportunidade de ouro". Segundo o presidente da AICEP, este encontro é uma forma de relançar as relações económicas entre os dois países, aproveitando o atual contexto de crescimento e oportunidades.

Federico Barttfeld, embaixador da Argentina em Portugal, apresentou a Argentina como



AICEP

Agência para o Investimento
e Comércio Externo de Portugal

uma economia emergente no setor do conhecimento e expressou o desejo de que Portugal se torne um parceiro essencial na sua expansão internacional. Armino Monteiro, Presidente da CIP – Confederação Empresarial de Portugal, referiu que "a Argentina tem sido um parceiro adormecido de Portugal" e sublinhou a importância de fortalecer estas relações de forma progressiva e duradoura.

No segundo painel, dedicado à apresentação dos ecossistemas de *software* e tecnologia, Luís Sousa, presidente da ASSOFT – Associação Portuguesa de Software, destacou Portugal como uma porta de entrada privilegiada para empresas que pretendam expandir-se na Europa. Entre as vantagens apresentadas, Luís Sousa destacou a diversificação do ecossistema tecnológico português, bem como a infraestrutura avançada em 5G e fibra ótica. Identificou ainda setores estratégicos para a colaboração com empresas argentinas, nomeadamente os setores da saúde, da indústria, das *fintech* e dos serviços financeiros.

Alejandro Gamboa, da AAICI, reforçou as semelhanças entre os dois ecossistemas e apelou ao início de um diálogo contínuo e produtivo. Já Alejandro Ortiz, da Cámara de la Industria Argentina del Software (Cessi), e Gabriel Brandan, vice-presidente da Red Federal de la Economía del Conocimiento, destacaram o forte investimento argentino em polos tecnológicos e a existência de legislação específica para o setor, tendo ainda sido destacadas oportunidades de colaboração em áreas como a inteligência artificial. Segundo Gabriel Brandan, a Argentina encara a economia do conhecimento como um modelo produtivo capaz de transformar talento e ideias em produtos e serviços inovadores.

Este encontro visou consolidar a intenção de fortalecer as relações económicas entre Portugal e a Argentina, promovendo a criação de parcerias sustentáveis e vantajosas para ambos os países.

Agência one-stop shop

Apoio à decisão

Disponibilização de informação de apoio à decisão de investimento e identificação de parceiros.

Programa de visitas

Organização de programa de reuniões em Portugal.

Instalação

Apoio ao processo de instalação.

Acompanhamento

Abordagem de proximidade no apoio ao desenvolvimento do seu negócio.



portugalglobal.pt
investinportugal@portugalglobal.pt
aicep@portugalglobal.pt

COSEC

Tabela classificativa de países

Para efeitos de Seguro de Crédito à exportação

A Portugalglobal e a COSEC apresentam-lhe uma Tabela Classificativa de Países com a graduação dos mercados em função do seu risco de crédito, ou seja, consoante a probabilidade de cumprimento das suas obrigações externas, a curto, a médio e a longo prazos. Existem sete grupos de risco (de 1 a 7),

correspondendo o grupo 1 à menor probabilidade de incumprimento e o grupo 7 à maior.

As categorias de risco assim definidas são a base da avaliação do risco país, da definição das condições de cobertura e das taxas de prémio aplicáveis.

Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Grupo 5	Grupo 6	Grupo 7	
Singapura* Taiwan	Arábia Saudita Brunei Bulgária China • EAU ^a Gibraltar Hong Kong Koweit Macau Malásia	Barbados Botswana Croácia Dep/ter Austr. ^b Dep/ter Din. ^c Dep/ter Esp. ^d Dep/ter EUA ^e Dep/ter Fra. ^f Dep/ter N. Z. ^g Dep/ter RU ^h Filipinas Ilhas Marshall Índia Indonésia Marrocos • Maurícias México • Micronésia Palau Peru Qatar Roménia Tailândia Trind. e Tobago Uruguai	África do Sul • Albânia Bahamas Brasil • Colômbia Costa Rica Dominicana. Rep. Guatemala Panamá Sérvia Vietname	Argélia Aruba Azerbaijão Bangladesh Cazaquistão C. do Marfim Curaçau Fiji Guiana Honduras Jordânia Macedónia Paraguai S. Vic. e Gren. Santa Lúcia Senegal Turquia Uzbequistão	Angola Arménia Bahrein Benim Bósnia e Herzegovina Butão Cabo Verde Camarões Cambodja Comores Dominica Egito Equador Eswatini Geórgia Jamaica Kiribati Kosovo Lesoto Namíbia Nauru Nepal Nigéria Omã Papua-Nova Guiné Ruanda Samoa Oc. Seicheles Tanzânia Timor-Leste Togo Tuvalu Uganda Vanuatu	Afeganistão Ant. e Barbuda Argentina Belize Bielorússia Bolívia Burkina Faso Burundi Cent. Af. Rep. Chade Cisjordânia / Gaza Congo Congo. Rep. Dem. Coreia do Norte Cuba Djibouti El Salvador Eritreia Etiópia Gabão Gâmbia Gana Grenada Guiné Equatorial Guiné. Rep. da Guiné-Bissau Haiti Irão Iraque Iemen Laos Líbano Libéria Líbia Ucrânia Madagáscar	Malawi Maldivas Mali Mauritânia Moçambique Moldávia Mongólia Montenegro Myanmar Nicarágua Níger Paquistão Quénia Quirguistão Rússia S. Crist. e Nevis S. Tomé e Príncipe Salomão Serra Leoa Síria Somália Sri Lanka Sudão Sudão do Sul Suriname Tadjiquistão Tonga Tunísia • Turquemenistão Venezuela Zâmbia Zimbabué

* País pertencente ao grupo 0 da classificação risco-país da OCDE. Não é aplicável o sistema de prémios mínimos.

• Mercado de diversificação de oportunidades

Fonte: COSEC – Companhia de Seguro de Créditos. S.A.

Notas: a) Abu Dhabi, Dubai, Fujairah, Ras Al Khaimah, Sharjah, Um Al Quaiwain e Ajma
b) Ilhas Norfolk

c) Ilhas Faro e Gronelândia

d) Ceuta e Melilha

e) Samoa, Guam, Marianas, Ilhas Virgens e Porto Rico

f) Guiana Francesa, Guadalupe, Martinica, Reunião, S. Pedro e Miquelon, Polinésia Francesa, Mayotte, Nova Caledónia, Wallis e Futuna

g) Ilhas Cook e Tokelau, Ilhas Nive

h) Anguilla, Bermudas, Ilhas Virgens, Cayman, Falkland, Pitcairn, Monserrat, Sta. Helena, Ascensão, Tristão da Cunha, Turks e Caicos

Bookmarks



Desordem: Tempos difíceis no século XXI

Helen Thompson
Clube do Autor
janeiro de 2025
448 pp.
20,00€

Neste livro, Helen Thompson analisa as relações entre geopolítica, economia global e democracias ocidentais, destacando o impacto da dependência dos combustíveis fósseis. A autora explica que, apesar da transição para energias renováveis, as fontes tradicionais continuarão a influenciar fortemente a política e a economia mundiais. Finalista do prémio FT Business Book of the Year Award em 2022, esta obra é recomendada para quem deseja compreender os desafios políticos e económicos do século XXI.



Storytelling – A Melhor História Ganha

Mark Edwards
Clube do Autor
março de 2025
249 pp.
18,00€

“Storytelling – A Melhor História Ganha” explora o poder das histórias como ferramenta essencial para uma comunicação eficaz. O autor defende que as pessoas tomam decisões emocionais e que a criação de narrativas envolventes é a melhor forma de persuadir, influenciar e inspirar. Com base na sua vasta experiência em jornalismo, Edwards apresenta técnicas para escrever histórias impactantes.

A obra apresenta exemplos claros que mostram como o *storytelling* pode transformar a forma como nos expressamos e conquistamos a atenção dos outros.



Liderança no Feminino: Barreiras, desafios e conquistas

Maria Duarte Bello
Editora D'Ideias
maio de 2024
218 pp.
22,00€

“Liderança no Feminino” é um livro que explora os principais obstáculos enfrentados pelas mulheres em cargos de liderança. Aborda temas como crenças limitantes, discriminação de género e barreiras estruturais que dificultam a progressão profissional das mulheres.

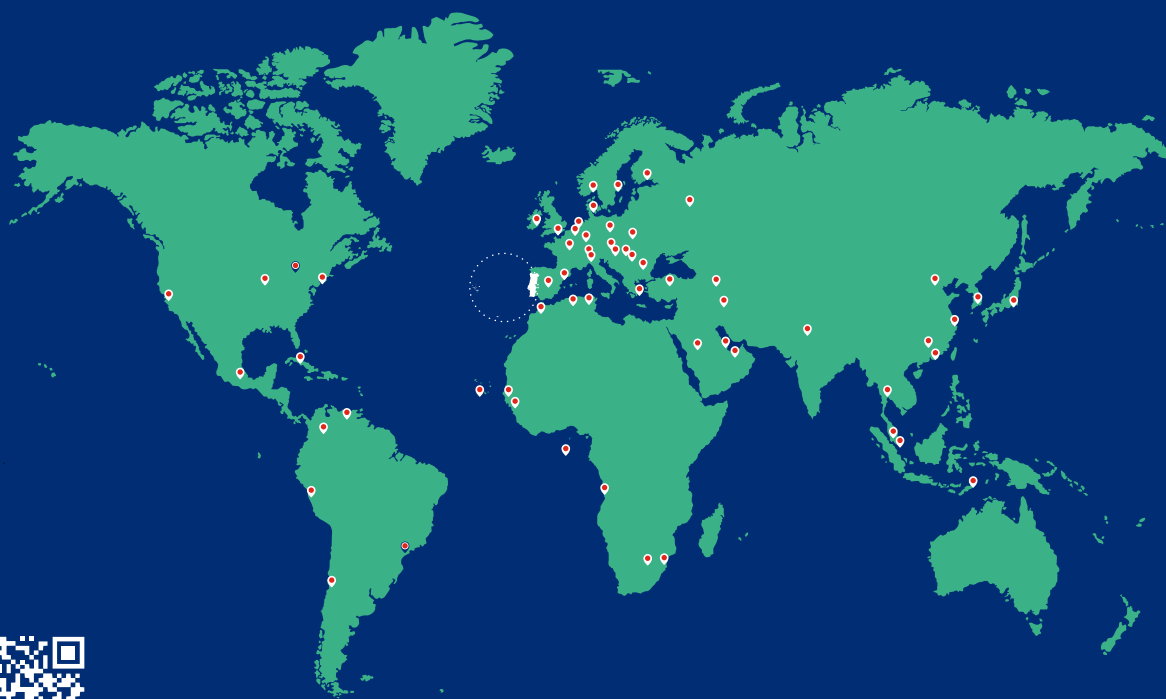
Com reflexões e estratégias práticas, a obra incentiva uma nova geração de mulheres líderes, ajudando-as a superar resistências culturais e estereótipos para alcançar a equidade no local de trabalho.



AICEP

Agência para o Investimento
e Comércio Externo de Portugal

Uma rede internacional ao seu serviço



portugalglobal.pt