

08 de Fevereiro, 2010

## **PricewaterhouseCoopers aponta 2010 como o início de uma nova era para o sector automóvel**

- *Sector representa 2 milhões de postos de trabalho directos e 12 milhões indirectos na Europa*

Na sequência da paralisação das economias globais e do colapso dos sistemas financeiros, muitos temiam, no início de 2009, uma falência total da indústria automóvel. No entanto, apesar da turbulência, as diversas formas de intervenção dos governos permitiram amenizar a crise na indústria. No caso da China, por exemplo, o sector automóvel não só contornou a crise, como registou um extraordinário crescimento.

Calum MacRae, especialista no sector automóvel da PricewaterhouseCoopers (PwC) refere que *“2009 sempre será recordado como o ano mais desafiante e de maior turbulência para o sector automóvel. Exceptuando as lições na reestruturação financeira e operacional, o esforço realizado no ano passado deu um grande contributo para o relacionamento entre o bem-estar económico nacional e a performance da indústria automóvel. Devido ao seu efeito económico multiplicador, o sector da indústria transformadora automóvel é considerado por muitos como sendo demasiado importante para poder fracassar – especialmente durante períodos de recessão. Na Europa, por exemplo, estima-se que o sector represente 2 milhões de postos de trabalho directos e 12 milhões indirectos”*.

### **O que está então reservado para o sector em 2010?**

A América do Norte sairá da recessão mais competitiva do que as restantes regiões desenvolvidas, devido especialmente à reestruturação significativa feita pelo sector e à redução da capacidade conseguida pelos fabricantes e fornecedores de automóveis.

### **Abate de Veículos:**

Em 2009, a dependência do sector europeu dos regimes de abate de veículos contribuiu para preservar a capacidade da indústria. De acordo com o relatório Autofacts da PwC estima-se que exista um excedente de capacidade de cerca de 6,5 milhões de unidades, apenas na União Europeia, o que sugere que o desafio de alinhar de forma competitiva a oferta e a procura irá continuar devido à existência de muitos construtores domiciliados na região e considerados “campeões nacionais”.

Dada a performance da China em 2009 poder-se-ia concluir que o mercado foi temporariamente suportado pelos pacotes de incentivos ao abate do governo central, que apoiou 50% das vendas. No entanto, de acordo com o Ministério chinês do Comércio, estes incentivos são definidos para ser um input estratégico a longo-prazo no desenvolvimento da indústria automóvel.

### **América do Norte**

Depois de um ano histórico pelas piores razões – menor venda de veículos desde 1982 e menor produção desde 1940 – 2010 afigura-se como um ano repleto de esperanças para esta região. A reestruturação da indústria em todos os níveis da cadeia de valor levou à criação de um sector mais magro e mais ágil. Além disso, com a economia a sair da recessão em finais de 2009, as perspectivas de venda da América do Norte para 2010 afiguram-se positivas. As previsões da PwC apontam para uma melhoria na ordem dos 10% (13.9 milhões de unidades em toda a América do Norte e 10.4 milhões apenas nos EUA).

## Autofacts 2010

### União Europeia

O relatório Autofacts da PwC prevê que a procura de veículos ligeiros caia para 900.000 unidades em 2010, devido ao enorme declínio no mercado automóvel alemão. Na verdade, a redução prevista não é ainda mais acentuada devido ao crescimento do mercado europeu e ao aumento da procura de veículos comerciais ligeiros, que tem sido bastante forte nos últimos dois anos.

### Europa de Leste

A Europa de Leste sofreu um declínio nas vendas na ordem dos 47,4% de 2008 para 2009. Assim, 2010 continuará a ser um ano bastante desafiador, mas prevê-se que ocorram um crescimento nas vendas e na produção. Neste sentido, a recuperação da recessão nos mercados de exportação europeus terá um impacto positivo nos países que são grandes exportadores de veículos, embora esta recuperação venha a ser equilibrada pelos incentivos ao abate de veículos nos principais mercados europeus. Com as previsões de vendas de veículos comerciais ligeiros na União Europeia, prevê-se que a exportação de Leste para a UE seja bastante positiva.

### Japão e Coreia

Na Coreia do Sul, os incentivos locais fizeram os possíveis para livrar o mercado de exportação de veículos do forte declínio sofrido (cerca de 24%). Os incentivos fiscais do governo para veículos matriculados até 31 de Dezembro de 1999, permitiu impulsionar o mercado para um crescimento de 16% (cerca de 1.2 milhões de veículos). Com o fim do incentivo no final de 2009, a prioridade da indústria automóvel sul-coreana será a reestruturação da exportação. De acordo com o relatório Autofacts, prevêem-se melhorias significativas na exportação, o que resultará num crescimento de 3.4 milhões (5,2%) nos veículos ligeiros sul-coreanos em 2010, em contraste com o declínio de 3.3 milhões (10,6%), registado em 2009.

No Japão, a situação foi similar à da Coreia, com um volume de exportações e de vendas bastante fraco.

### China e Índia

De acordo com o relatório da PwC, as perspectivas são bastantes optimistas para a China, devido às diversas iniciativas desenvolvidas pelo governo de Pequim. Apesar do imposto sobre as vendas de veículos abaixo dos 1.6L ter sido revisto de 5% para 7,5% (antes do incentivo, a percentagem do imposto era de 10%), o alargamento dos incentivos ao abate de veículo de 3.000 – 6.000 RMB para os 5.000 – 18.000 RMB foi um passo significativo que permitiu aos consumidores suportar o crescimento do mercado. Os incentivos, aliados a um forte desempenho económico, deverão permitir que o PIB *per capita* da China passe a barreira dos 5.000 dólares em 2012, o que habitualmente significa uma forte recuperação nas vendas de veículos ligeiros. Assim, para 2010, o relatório da PwC antecipa uma taxa de crescimento das vendas na ordem dos 10%.

Por outro lado, a Índia parece ser mais prudente na promoção da sua indústria automóvel e no estímulo ao crescimento do mercado. O governo indiano já referiu que os incentivos económicos acabariam em 2010 e a política monetária foi reforçada para conter a inflação crescente. No entanto, as perspectivas do sector automóvel na Índia são muito positivas, com o crescimento do PIB a manter-se na ordem dos 6-7%.

### América do Sul:

O sucesso dos incentivos fiscais no Brasil, aliados ao fortalecimento da economia, permitiu que as vendas anuais de veículos ligeiros chegassem aos 3 milhões de unidades em 2009, um crescimento de 12,7% face a 2008. O apoio do mercado interno brasileiro tem sido fundamental

## Autofacts 2010

para compensar a quebra de 43% no volume de exportações. Em 2010, prevê-se que a indústria automóvel no Brasil continuará a atingir *records*. Com o aumento significativo das exportações e com a subida anunciada do PIB, as previsões do Autofacts apontam para um crescimento do sector na ordem dos 7,8%.

### Contactos:

Cristina Tomé | PricewaterhouseCoopers | 213 599 450 | cristina.tome@pt.pwc.com

Rui Silva | Porter Novelli | 213 136 104 | rui.silva@porternovelli.pt

Diana Aguilar | Porter Novelli | 213 136 117 | diana.aguilar@porternovelli.pt

### NOTAS

1. A PricewaterhouseCoopers ([www.pwc.com](http://www.pwc.com)) presta serviços profissionais de auditoria, fiscalidade e assessoria de gestão orientados por indústria, de forma a aumentarem a confiança pública e a acrescentarem valor para os seus clientes e stakeholders. Mais de 163,000 profissionais distribuídos por 151 países trabalham em conjunto e partilham as suas ideias, experiência e soluções para desenvolverem novas perspectivas e uma assessoria efectiva.
2. PricewaterhouseCoopers” e “PwC” referem-se à rede de entidades que são membros da PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL), cada uma das quais é uma entidade legal distinta e não actuam como agentes da PwCIL, nem das restantes entidades membros da network.. A PwCIL não presta serviços a clientes. A PwCIL não assumirá qualquer responsabilidade perante terceiros por actos ou omissões praticados no exercício da actividade profissional dos seus membros, nem exerce qualquer controlo sobre, ou os vincula juridicamente. Nenhuma das entidades pertencentes à rede PwC exerce qualquer controlo sobre, nem vincula juridicamente as demais entidades no exercício da sua actividade profissional pelo que não poderão as mesmas ser responsabilizadas, a que título for, perante terceiros por actos ou omissões praticados no exercício das respectivas actividades profissionais.

2010 PricewaterhouseCoopers. Todos os direitos reservados.

**Nota adicional para o redactor:** PricewaterhouseCoopers é uma só palavra, em que o primeiro P e o segundo C deverão ser escritos em letra maiúscula.