Sector automóvel presente e futuro

Mangualde, 21.3.2025

Intervenção de **Rogério Silva**
Coordenador da Fiequimetal e membro da Comissão Executiva da CGTP-IN

Camaradas,

O sector automóvel em Portugal desenvolveu-se ao longo da segunda metade do Século XX, com a instalação das fábricas da General Motors e da Ford, na Azambuja, da Mitsubishi no Tramagal, da Toyota, em Ovar, da Renault, em Setúbal, e da Citroen aqui, em Mangualde.

Com o arranque da Autoeuropa, em Palmela, o sector automóvel registou um crescimento significativo sendo hoje o terceiro maior, no conjunto da indústria transformadora.

A realidade actual assenta na Autoeuropa, na Stellantis, na Mitsubishi Fuso e na Toyota Motor Europe e Caetanobus.

Na órbita da indústria automóvel, outros subsectores e actividades industriais ganham relevância económica e social, de âmbito regional e nacional, designadamente:

Carroçarias reboques e semi-reboques; equipamento eléctrico e electrónico; componentes e acessórios; moldes e ferramentas metálicas; máquinas e equipamentos; borrachas e matérias plásticas; vidro; couro e têxtil.

Num estudo publicado em 2022 pela Direcção-Geral das Actividades Económicas, podemos ler que o sector automóvel em Portugal, no ano de 2020, registava uma das mais elevadas taxas de produtividade, atingindo os 34,1 mil euros de VAB (valor acrescentado bruto) por trabalhador, bem acima do valor global das indústrias transformadoras (28,9 mil euros).

No mesmo estudo também se afirmava que o custo do factor trabalho (remunerações) no sector representava pouco mais de 8,0%, pesando significativamente menos na estrutura de custos em comparação com o conjunto das indústrias transformadoras (12,8%) ou na globalidade das empresas não-financeiras (19,0%).

Numa abordagem mais ampla, a indústria automóvel representa na actualidade um universo de 35 mil empresas, com 167 mil trabalhadores.

Em 2024, gerou 10,9 mil milhões de euros em receitas fiscais.

Registou lucros astronómicos, como consta da nossa Resolução.

Em síntese, podemos salientar duas faces, naquilo que é hoje a realidade da indústria automóvel em Portugal:

1- Em todos os principais indicadores o sector automóvel tem grande peso e dimensão, seja pelo número de trabalhadores, pela produtividade ou pela receita fiscal. Recebe apoios do Estado em larga escala. E, claro, como não poderia deixar de ser, ostenta lucros pornográficos;

2- Em gritante contraste, os salários sofrem de anemia e isso deve-se, em grande medida, à exploração praticada pelas multinacionais.

Agora, queixam-se da crise.

Desde o início deste ano, o patronato retomou a sua campanha de vitimização, em torno daquilo a que se resolveu chamar a crise do sector automóvel.

O patronato automóvel mobilizou as suas influências, recorreu aos seus comentadores de serviço, a analistas, a antigos ministros… E, claro, não poderiam faltar as organizações divisionistas de trabalhadores.

O objectivo é claro: desarmar os trabalhadores, abrir caminho a processos de reestruturação ou despedimentos colectivos, que não têm nenhuma credibilidade económica nem de mercado, mas que têm apenas objectivos estratégicos e economicistas.

É disto exemplo o caso mais recente da Yazaky Saltano, em Ovar.

Mas esta campanha visa também deixar os governos na sua zona de conforto, para melhor justificarem a transferências de fundos da Segurança Social, e para alimentar processos de lay-off subsidiado, que na sua maioria são fraudulentos.

Toda esta narrativa tem como pretexto a mudança para os carros eléctricos, justificada pelas decisões da Comissão Europeia, que

aprovou, em Julho de 2021, o pacote legislativo Fit-for-55. Têm como objectivo alcançar a neutralidade climática na UE até 2050, incluindo uma meta intermédia: a redução líquida de, pelo menos, 55% das emissões de gases com efeito de estufa, até 2030.

São decisões tomadas por tecnocratas, responsáveis por décadas de estagnação do investimento nos sectores tecnológicos.

Está tudo feito em cima do joelho, sem planeamento estruturado, o que é agravado por uma política de desmantelamento de importantes indústrias na UE.

Mais grave, aquilo que foi feito para a mudança e electrificação não considerou que, para além do preço de uma viatura eléctrica (inacessível às carteiras dos trabalhadores), são necessárias infra-estruturas que permitam o seu carregamento.

Simultaneamente a UE subestimou o conflito na Ucrânia e os seus efeitos na política energética da principal potência industrial europeia, a Alemanha. Não tiveram em conta a falta de recursos minerais, em quantidade suficiente, nem o efeito *boomerang* das sanções impostas à Rússia, nem a falta de mão de mão-de-obra qualificada.

Para que possamos compreender melhor como a Comissão Europeia andou a dormir à sombra da bananeira, veja-se o que diz o Eurostat: em 25 anos, a quebra no investimento em investigação e desenvolvimento (I&D) na UE passou de 25% para 17,5%. Entretanto, no mesmo período, este investimento na China cresceu de 9,3% para 17,8%.

Mas, como se tudo isto não bastasse, veio agora o novo programa para a industrialização da UE. Ora, este programa assenta na economia de guerra, como se viu, quando declaram a intenção de gastar mais 800 mil milhões de euros em armamento.

É também por esta razão que a luta pela paz é uma prioridade para os trabalhadores.

Podemos, então, concluir que este processo representa, nas áreas da economia e da produção, um dos maiores embustes que a Europa já conheceu desde a revolução industrial.

Não é por acaso que alguns dos construtores automóveis baixaram recentemente as expectativas e ajustaram os planos para os veículos híbridos.

Não somos contra os carros eléctricos. Eles fazem parte do avanço tecnológico. Mas, enquanto trabalhadores, apresentamos ao capital uma exigência: que suporte os investimentos com os lucros!

Não aceitamos o sacrifício de direitos, nem de salários, nem de condições de trabalho.

Camaradas,

O futuro do sector automóvel passa pela valorização dos trabalhadores, traduzindo o resultado dos avanços tecnológicos na garantia de salários dignos e de horários e ritmos de trabalho humanizados.

Aquilo de que os trabalhadores do sector necessitam é de uma contratação colectiva equilibrada, que os valorize, que eleve os salários e os aproxime à média da UE. Necessitam de respeito pelas profissões, de investimento nas condições de trabalho, de horários que permitam conciliar a vida profissional com a vida pessoal e familiar.

Sabemos que o patronato quer ir por outro caminho, prefere o caminho da intensificação da exploração, para aumentar os seus lucros.

Mas temos de afirmar e repetir as vezes que forem necessárias: o País não avança com propostas como aquela que a associação patronal ACAP tem em cima da mesa, para deixar 11 dos 13 níveis da tabela salarial abaixo dos mil euros.

Apresentar uma proposta desta natureza significa que querem perpetuar uma política de baixos salários e de empobrecimento. Aceitar tal proposta não pode ser uma opção de quem defende os trabalhadores.

Temos de tomar a iniciativa, informar e mobilizar os trabalhadores no apoio às nossas propostas. E temos de apontar o caminho da luta, porque patrões destes só nos ouvem quando levantamos a voz.

Quero desde já avançar que decidimos realizar, no dia 30 de Maio, uma acção junto da sede da ACAP, para exigir uma negociação célere do contrato colectivo, com o aumento dos salários em 15%, garantindo um valor nunca inferior a 150 euros.