

FRI, 8 OCT 2021

Autorizada pela VISAPRESS para a reprodução, distribuição e/ou armazenamento de conteúdos de imprensa, das publicações por esta representada, sendo interdita qualquer reprodução, mesmo que parcial.

Carro novo. Preços disparam e espera mínima de quatro meses

Carro novo. Preços disparam e espera mínima de quatro meses

Comprar um carro novo implica, no mínimo, três meses de espera. Este foi o cenário encontrado por Ana Silva depois de ter decidido que tinha de trocar ao fim de 15 anos. Depois de várias visitas a várias marcas, a resposta foi sempre a mesma: “Não temos para entrega por causa da crise dos chips”. Um problema que trocou as voltas à técnica de comunicação.

“Andei a adiar esta decisão nos últimos anos, mas agora que este carro começa a dar problemas achei que era a melhor altura. Nunca pensei que tinha de esperar entre três a seis meses”. Já optar por um carro de serviço então é tarefa impossível. “Os carros que estão nos stands são apenas usados pelos potenciais clientes para poderem experimentar os modelos. Neste momento estão totalmente bloqueados e a garantia que me deram é que vai continuar assim até ao final do ano”, confessa ao i.

Outro dado curioso diz respeito ao valor que é dado pelo carro antigo. “Uma das marcas sugeriu-me entregar já o meu antigo porque assim garantia o valor que supostamente seria descontado no preço final. No entanto, até me darem o novo ficaria sem nenhum, ou seja, o que representaria cerca de quatro meses sem ter forma de me deslocar com a ‘ameaça’ que se entregasse o meu atual só quando o outro chegasse poderiam dar um preço bastante inferior. Para já, estou num impasse”.

Esta “guerra” também foi assistida de perto por Isabel Ribeiro, que em fevereiro fez um verdadeiro raio-x ao mercado e agora passado pouco mais de seis meses deparou-se com aumentos de preços na ordem dos quatro mil euros. “Deram-me a ‘desculpa’ que os modelos sofreram alterações, tem mais equipamentos e, por isso, o preço final encareceu. Mas, ao contrário do que aconteceu no primeiro contacto, desta vez não tive hipótese de optar por um carro de serviço, dizendo-me apenas que não têm nada disponível”, refere ao i.

Esta dor de cabeça é partilhada por todos aqueles que procuram comprar um automóvel novo e a falta de modelos para entrega e consequente aumento de preços é reconhecido pelas associações do setor e pelos analistas contactados pelo i.

“A crise dos chips obrigou o setor automóvel a retrainar a produção, com os fabricantes a reduzirem para perto de metade o número de carros que previam produzir para setembro”, lembrando que esta componente é crucial “para colocar em funcionamento todo o tipo de sistemas, que permitem a execução da parte operacional dos automóveis”, refere Neli Valkanova, secretária-geral da Associação Nacional do Ramo Automóvel (ARAN).

Esta falha está a deixar a indústria automóvel à beira de um ataque de nervos. “A paragem de produção por falta deste material tem uma forte repercussão na produção, que terá impacto em todo o setor, estando a atrasar a entrega dos veículos com um aumento de preço para o consumidor final”, refere a responsável ao i.

E deixa um alerta: “É expectável que aumente os custos de produção com impacto no produto final, dado que provoca paragens ou redução na produção, bem como implica atrasos nas entregas de veículos. O preço para o consumidor final tenderá a aumentar”.

Fábricas paradas

Uma realidade que é visível pelas frequentes paralisações da indústria automóvel, como recorda ao i, Paulo Rosa, economista sénior do Banco Carregosa. “São muitos os fabricantes de automóveis que enfrentam consecutivos atrasos na produção e paralisações temporárias enquanto esperam pelos chips necessários para terminar os carros na linha de montagem.

Em Portugal, a Autoeuropa já interrompeu a produção devido à contínua escassez de componentes. A última paragem foi no final de setembro e início de outubro e retomou a produção na passada quarta-feira, dia 6”.

Uma questão que ganha outros contornos, a partir do momento, em que “os carros são construídos, cada vez mais, com uma infinidade de microchips a bordo. Atualmente, os chips são tão essenciais na produção de carros quanto o aço, o alumínio e o plástico”. E a “bomba” está criada: “A escassez de componentes eletrónicos penaliza a produção de carros, reduz significativamente os stocks e, consequentemente, aumenta o preços dos automóveis”.

E o problema não se restringe a Portugal. Paulo Rosa lembra que, nos EUA, alguns consumidores que perspetivavam comprar carro novo porque o antigo estava com problemas mecânicos, optaram por consertá-lo. “Devido à oferta limitada de carros novos e usados, os preços de ambos estão acima do habitual”.

Mas nem tudo são más notícias. De acordo com o economista sénior do Banco Carregosa, este é “um bom momento para vender um carro que não se esteja a utilizar regularmente”. E justifica: “O aumento dos preços dos carros novos empurrou muitos consumidores para os carros usados, tornando-os mais escassos e, ao mesmo tempo, mais caros”.

Uma opinião partilhada pelo analista da XTB, Henrique Tomé, ao garantir que “as consequências económicas são sem dúvidas motivos de preocupação”. E acrescenta: “A crise dos semicondutores tem atrasado significativamente os prazos nas entregas de automóveis e tem adiado a produção tanto das linhas de produção de automóveis como na produção de várias componentes eletrónicas”. Por outro lado, reconhece que o aumento de preços é inevitável.

Já para Mário Martins, analista da ActivTrades lembra que existem duas consequências significativas desta crise: “A primeira tem a ver com a falta de materiais para inúmeras indústrias conseguirem laborar, como a Autoeuropa que tem andado a funcionar aos soluços, o que as deixa a meio gás ou até pior condicionando o ímpeto da recuperação económica já de si restringido pela falta de mão-de-obra disponível em diversos setores. A segunda é naturalmente o aumento inusitado da inflação, uma vez que a correlação das forças oferta e procura está desproporcional para a procura, fazendo subir o custo de vida”.

Também a Associação de Fabricantes para a Indústria Automóvel (AFIA) reconhece que 2021 continua a ser desafiante para as empresas. E à crise da covid-19, a entidade diz que acresce agora a escassez e o encarecimento do custo das matérias-primas, tais como, semicondutores e outros componentes eletrónicos, aço, polímeros, etc., “tudo isto num contexto de dupla transição: digital e energética”.

A associação admite, no entanto, que para já a questão das componentes eletrónicas/semicondutores é uma questão inultrapassável, uma vez que, representa um problema de corte de encomendas. “As empresas fornecedores estão com uma capacidade excessiva para aquilo que os clientes (construtor) estão a encomendar. Por outro lado, a escassez de matérias-primas e o aumento do seu custo, provoca um atraso na entrega da encomenda ao cliente e uma perda de margem, pois esta subida de custo não é passível de ser repercutida no preço de venda ao cliente (construtor)”, diz ao i.

A AFIA realizou um inquérito entre 20 e 28 de setembro para avaliar a situação da indústria de componentes automóveis e o impacto da escassez de semicondutores/chips na atividade das empresas e concluiu que 85,7% das empresas reportaram uma diminuição no volume de negócios em 2020 face a 2019, quase 3/4 das empresas (73,1%) estima que a atividade neste ano de 2021 continue abaixo do nível verificado em 2019, com 43,7% das empresas a registarem quedas superiores a 20%. E dado o agravamento da situação, 2/3 das empresas (66,4%) preveem terminar 2021 com menos trabalhadores face a dezembro de 2019.

De quem é a culpa?

A ARAN lembra que o setor dos chips está dependente de meia dúzia de produtores no mundo, nomeadamente asiáticos, que devido à pandemia e às catástrofes naturais, assim como por bloqueios comerciais, tem registado um forte condicionamento na produção.

Um problema, de acordo com a responsável, que ganha maiores contornos, a partir do momento, em que os “veículos modernos usam mais tecnologia, utilizando um modelo médio cerca de 1500 chips, que tendencialmente será crescente para os veículos cada vez mais autónomos, com mais semicondutores que vão encarecer”.

E devido a este bloqueio, Neli Valkanova admite que esta crise pode ter impactos até final de 2022, “devendo a crise dos semicondutores continuar a prejudicar as vendas de automóveis”. Mas lembra que há quem admita que se possa prolongar ainda mais. “Seria muito positivo se esta crise se resolvesse nos próximos meses. No entanto há quem considere que a normalização apenas seja realizada em 2023 ou só em 2024”.

Resolução à vista?

No entender da secretária-geral da ARAN, a dependência do mercado asiático é difícil de resolver com brevidade. Ainda assim, abre portas para a resolução do problema. “A solução pode passar por uma maior aposta dos governos na criação de empresas de semicondutores, tal como está a acontecer nos EUA. Ou uma aposta das empresas, como a Bosch que criou uma fábrica de produção de matéria-prima em Dresden, na Alemanha.

Também Paulo Rosa, economista sénior do Banco Carregosa, lembra que “vários governos estão a tentar mitigar o problema e apostam no aumento significativo da capacidade de produção de chips”. A Intel, que não fornecia chips para a indústria automóvel, iniciou a produção para este setor. Grandes fabricantes de chips como a TSMC, a empresa de Taiwan que domina a indústria global de semicondutores, está a construir mais fábricas”, diz ao i.

Ainda assim, reconhece que os timings poderão não ser os mais desejados. “O aumento em curso da capacidade instalada para a produção de chips culminará no reequilíbrio entre a oferta e a procura. Tudo indica que em meados do próximo ano. E quiçá em 2023 poderá existir excesso de oferta”, de acordo com a Fitch”.

Já em relação à possibilidade de encontrar soluções alternativas, o responsável mostra-se mais reticente. “Atualmente, talvez a melhor opção seja mesmo esperar algum tempo, estamos a falar de curto prazo, para que o problema seja gradualmente colmatado em meados do próximo ano”, refere.

Salão automóvel suspenso

Mas não é só nos fabricantes e nos consumidores que os efeitos deste problema são visíveis. O Salão Automóvel de Genebra, um dos maiores do setor, decidiu cancelar a sua edição de 2022 devido às dificuldades vividas pela atividade. Mais uma vez: a responsabilidade se deve à falta de semicondutores. Os organizadores acenam com a edição para 2023.

“Nestes tempos de incerteza, muitas marcas não estão em condições de assumirem o compromisso de participar numa feira profissional”, revelou a organização, acrescentando que “os construtores automóveis têm novas prioridades que é necessário resolver primeiro”.

| | | | |
|-----------------|------------|--------------------------------|---|
| OUTLET | I Online | SOURCE | ionline.sapo.pt/... |
| COUNTRY | Portugal | FREQUENCY | Daily |
| LANGUAGE | Portuguese | MONTHLY UNIQUE VISITORS | 628,759.0 |
| | | IMPRESSIONS | 15,719 |

| | |
|------------------|---------|
| AVE | €4,944 |
| SENTIMENT | Neutral |



A falta de chips está a paralisar a série automotiva. E falta a gasolina, o óleo e a água, porque aumentaram o preço de alguns produtos. Resultado: de entre seis a dez dias para a montagem do produto.

Comprar um carro novo, antigo, ou utilizado, não é simples, não só por causa de falta de peças, mas também porque os preços aumentaram. "Os preços de alguns materiais e alguns serviços, o preço da gasolina e o preço da água, aumentaram muito", diz o diretor de vendas da Toyota Portugal, João Luís. "Os preços de alguns materiais e alguns serviços, o preço da gasolina e o preço da água, aumentaram muito", diz o diretor de vendas da Toyota Portugal, João Luís.

Esta falta de chips está a paralisar a série automotiva. E falta a gasolina, o óleo e a água, porque aumentaram o preço de alguns produtos. Resultado: de entre seis a dez dias para a montagem do produto.

Esta falta de chips está a paralisar a série automotiva. E falta a gasolina, o óleo e a água, porque aumentaram o preço de alguns produtos. Resultado: de entre seis a dez dias para a montagem do produto.

Esta falta de chips está a paralisar a série automotiva. E falta a gasolina, o óleo e a água, porque aumentaram o preço de alguns produtos. Resultado: de entre seis a dez dias para a montagem do produto.

Esta falta de chips está a paralisar a série automotiva. E falta a gasolina, o óleo e a água, porque aumentaram o preço de alguns produtos. Resultado: de entre seis a dez dias para a montagem do produto.

Esta falta de chips está a paralisar a série automotiva. E falta a gasolina, o óleo e a água, porque aumentaram o preço de alguns produtos. Resultado: de entre seis a dez dias para a montagem do produto.

Esta falta de chips está a paralisar a série automotiva. E falta a gasolina, o óleo e a água, porque aumentaram o preço de alguns produtos. Resultado: de entre seis a dez dias para a montagem do produto.

Esta falta de chips está a paralisar a série automotiva. E falta a gasolina, o óleo e a água, porque aumentaram o preço de alguns produtos. Resultado: de entre seis a dez dias para a montagem do produto.

Esta falta de chips está a paralisar a série automotiva. E falta a gasolina, o óleo e a água, porque aumentaram o preço de alguns produtos. Resultado: de entre seis a dez dias para a montagem do produto.

Esta falta de chips está a paralisar a série automotiva. E falta a gasolina, o óleo e a água, porque aumentaram o preço de alguns produtos. Resultado: de entre seis a dez dias para a montagem do produto.

Esta falta de chips está a paralisar a série automotiva. E falta a gasolina, o óleo e a água, porque aumentaram o preço de alguns produtos. Resultado: de entre seis a dez dias para a montagem do produto.

Esta falta de chips está a paralisar a série automotiva. E falta a gasolina, o óleo e a água, porque aumentaram o preço de alguns produtos. Resultado: de entre seis a dez dias para a montagem do produto.

Esta falta de chips está a paralisar a série automotiva. E falta a gasolina, o óleo e a água, porque aumentaram o preço de alguns produtos. Resultado: de entre seis a dez dias para a montagem do produto.

Esta falta de chips está a paralisar a série automotiva. E falta a gasolina, o óleo e a água, porque aumentaram o preço de alguns produtos. Resultado: de entre seis a dez dias para a montagem do produto.

Esta falta de chips está a paralisar a série automotiva. E falta a gasolina, o óleo e a água, porque aumentaram o preço de alguns produtos. Resultado: de entre seis a dez dias para a montagem do produto.

Esta falta de chips está a paralisar a série automotiva. E falta a gasolina, o óleo e a água, porque aumentaram o preço de alguns produtos. Resultado: de entre seis a dez dias para a montagem do produto.

Esta falta de chips está a paralisar a série automotiva. E falta a gasolina, o óleo e a água, porque aumentaram o preço de alguns produtos. Resultado: de entre seis a dez dias para a montagem do produto.

Esta falta de chips está a paralisar a série automotiva. E falta a gasolina, o óleo e a água, porque aumentaram o preço de alguns produtos. Resultado: de entre seis a dez dias para a montagem do produto.

Esta falta de chips está a paralisar a série automotiva. E falta a gasolina, o óleo e a água, porque aumentaram o preço de alguns produtos. Resultado: de entre seis a dez dias para a montagem do produto.

- 1. O preço da gasolina...
- 2. O preço da água...
- 3. O preço da gasolina...
- 4. O preço da água...
- 5. O preço da gasolina...
- 6. O preço da água...



Jornal de Notícias