

# AUTO

2021

O AUTOMÓVEL :  
**DIVÓRCIO  
IMPOSSÍVEL ?**



Um estudo internacional  
realizado em 15 países

O Observador  
Cetelem

INSP PARÍS  
ECONOMIA E INOVAÇÃO

# OBSERVADOR CETELEM

Criado em 1985 e há mais de 20 anos em Portugal, o Observador Cetelem é um centro de estudos sobre consumo e comércio mundial – em setores tão distintos como distribuição, automóvel, entre outros –, que são fontes de informações e ideias ao serviço dos agentes económicos, procurando ser uma referência e parceiro privilegiado dos principais atores do mundo automóvel e do consumo.

Através do Observador Cetelem acompanhamos evolução das tendências do mercado e aos novos comportamentos dos consumidores. Anualmente, são inquiridas milhares de pessoas através de amostras representativas das populações, que permitem uma análise quantitativa e qualitativa em cada país.

O Observador Cetelem está hoje presente em 24 países: África do Sul, Alemanha, Áustria, Bélgica, Brasil, Bulgária, China, Dinamarca, Espanha, EUA, França, Hungria, Itália, Japão, México, Noruega, Polónia, Portugal, República Checa, Roménia, Reino Unido, Eslováquia, Suécia e Turquia.

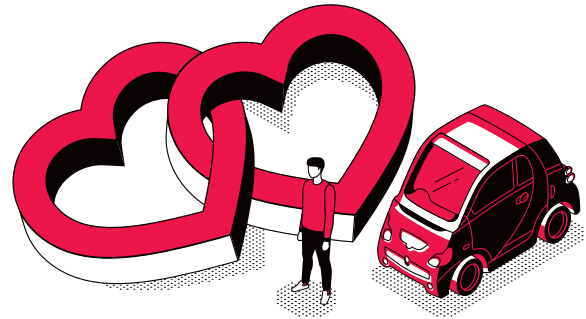
# EDITORIAL

Em 2019, a indústria automóvel brilhava e o seu sucesso era retumbante, por isso, a expectativa para 2020 era enorme. Mas um cenário que parecia quase perfeito, mudou de forma abrupta com a chegada da pandemia de Covid-19, tornando-o num setor economicamente fragilizado. Nesta perspetiva, 2020 foi um dos anos mais desafiantes que impôs um ritmo frenético de adaptação, superação e reinvenção a todos os subsectores associados da indústria automóvel.

Adicionalmente, verificou-se um crescendo da consciencialização e da preocupação para com o tema da sustentabilidade ambiental, que assumiu contornos de movimento societário transversal à escala global.

Claramente, os cidadãos estão cada vez mais conscientes dos desafios do futuro e com vontade de assumir um papel ativo na preservação ambiental e, por conseguinte, os debates sobre o papel e a utilização do automóvel têm aumentado e novas alternativas têm também surgindo.

A perceção dos cidadãos em relação ao automóvel alterou-se e há quem o considere dispensável. No entanto, verifica-se também o reverso, e que, apesar de todas as críticas e de todas as



nuvens negras que têm pairado sobre ele, o automóvel continua a ser um transporte que permanece inevitável e intemporal – uma relação indispensável. Será este um divórcio impossível?

Neste abordamos estas e outras mais questões, evidenciando o atual contexto de crise económica do setor e as suas implicações nas perceções sociais. E esperamos que as conclusões contribuam para uma melhor compreensão do entendimento dos portugueses sobre o universo do automóvel.

Boa leitura!

**Paul Milcent, Chairman of the Executive Committee**  
BNP Paribas Personal Finance Portugal

# PARCEIROS & METODOLOGIA



As análises económicas e de mercado, bem como as projeções, foram realizadas em parceria com a empresa de estudos e consultoria C-Ways, especializada em marketing de antecipação.

O trabalho de campo quantitativo foi conduzido pela Harris Interactive de 2 a 11 de setembro de 2020 em 15 países: África do Sul, Alemanha, Bélgica, Brasil, China, Espanha, Estados Unidos da América, França, Itália, Japão, Holanda, Polónia, Portugal, Reino Unido e Turquia.

No total, foram entrevistadas 10 000 pessoas online (método de recolha CAWI), com idade entre 18 e 65 anos, representativas de cada país. A representatividade da amostra é assegurada pelo método quotas (sexo, idade). Foram entrevistadas 500 pessoas em cada país, exceto em França onde se realizaram 3 mil entrevistas.

Co-redação : Luc Charbonnier et C-Ways

Coordenação Editorial : Patricia Bosc

Concepção : © Altavia Cosmic

Ilustrações : Altavia Cosmic, Shutterstock

# SUMÁRIO

## 1

### **AUTOMÓVEL NO CENTRO DAS CRISES**

Um sector economicamente fragilizado	07
Um apoio estatal considerado insuficiente	08
Uma pressão ambiental sustentada	16
Uma imagem muito discutível	20
	24

## 2

### **UMA RELAÇÃO QUE NÃO SE PODE DISPENSAR**

Indispensável, especialmente na vida quotidiana	35
Um sector económico que é muito importante	36
Um investimento seguro	44
	48

## 3

### **UMA UNIÃO QUE SE REINVENTA**

Uma utilização complementar	53
A atração dos veículos usados	54
Comprar diferente	60
Um apoio estatal bem-vindo	62
Um futuro mais digno	66
	70

### **EPÍLOGO**

### **PORTUGAL**

78

79



# 1

## O AUTOMÓVEL NO CENTRO DAS CRISES

---

Após ser considerado, durante muito tempo, um símbolo de desenvolvimento económico, de progresso social e até mesmo de sucesso, o automóvel tem agora sido gradualmente considerado como uma ovelha negra. Negra como as descargas que lançamos e que cobrem as cidades, numa época em que o desenvolvimento só pode ser sustentável e respeitar o ambiente. E, como se isso não bastasse, chegou o ano de 2020. Um ano igualmente negro, em que assistimos ao colapso do mercado. Um ano que colocou o sector automóvel numa zona de múltiplas turbulências que provocam oscilações consideráveis.

# UM SETOR ECONOMICAMENTE FRAGILIZADO

## **UM MERCADO GLOBAL QUE SOFREU O GRANDE IMPACTO DA COVID**

2019 tornou possível vislumbrar sorrisos nos rostos dos agentes do mundo automóvel. O ano tinha sido muito bom e fazia antever meses promissores. E então chegou o dia 17 de novembro de 2019. Em Wuhan, na China, o coronavírus SARS-Cov-2 foi descoberto. Algumas semanas depois, os sorrisos tinham desaparecido.

Embora o impacto económico da pandemia tenha sido generalizado, afetando seriamente quase todos os sectores económicos, o sector automóvel foi um dos primeiros a sentir os seus graves efeitos. Na China, desde fevereiro que as vendas eram quase nulas. A propagação do vírus rapidamente levou ao mesmo colapso a nível global.

Dois países escapam deste colapso. A China, cujo mercado teve uma retoma em abril de 2020, tem vindo a apresentar uma estabilidade gradual desde então. E a Turquia, que teve um aumento de vendas espetacular em 2019, tudo devido à queda da lira turca, o que levou a um retrocesso considerável do mercado. Contrariamente à tendência de todos os países visados no presente Observador, o Japão é o que sai “melhor” desta situação, enquanto a Espanha e o Reino Unido sofrem as maiores quedas.

A pandemia afeta não só as vendas, mas também a produção. Paragem de linhas de montagem, pessoal atingido pela doença com diversos níveis de gravidade... as consequências sobre o sistema industrial têm sido fortes com grandes quedas na produção em alguns países, particularmente na Alemanha e em Espanha. Como consequência, o emprego sofreu um impacto direto.


















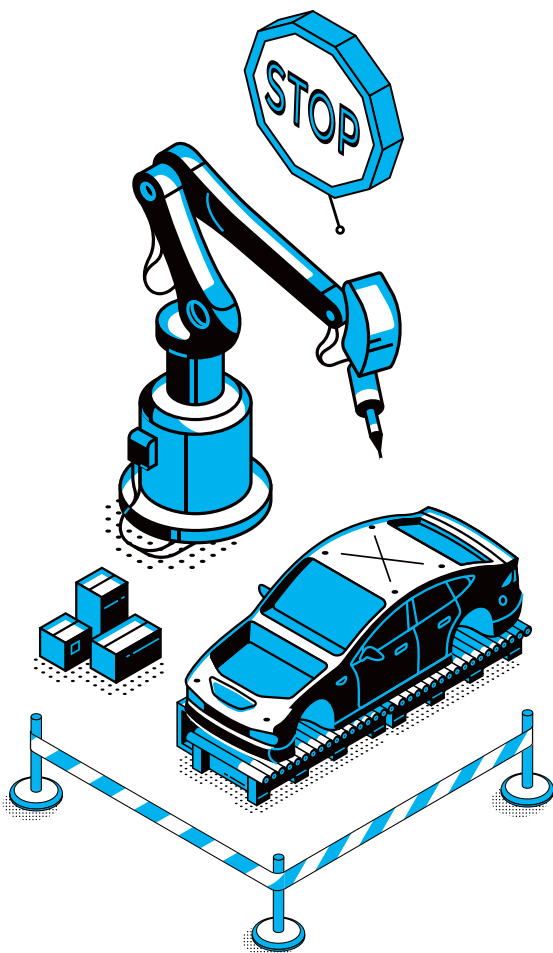
Fig. 1 / Contexto

## Comparação de vendas de automóveis entre 2019 e 2020

Fontes : OICA (até agosto de 2020), ACEA e federações nacionais (setembro 2020). Previsão 2020 : C-Ways.

(\*) Vendas Veículos particulares + Veículos comerciais ligeiros nos primeiros 9 meses do ano.

		9 meses de vendas 2019 (*)	Varição	Vendas 2019	Varição
		9 meses de vendas 2020 (*)		Estimativa de vendas 2020	
África do Sul		377 931 249 093	-34% ↓	536 611 358 654	-33% ↓
Alemanha		2 969 985 2 228 612	-25% ↓	4 017 059 3 133 306	-22% ↓
Bélgica		494 590 375 265	-24% ↓	644 041 498 202	-23% ↓
Brasil		1 940 170 1 301 659	-33% ↓	2 787 850 1 925 927	-31% ↓
China		16 935 008 15 295 003	-10% ↓	25 768 677 23 449 496	-9% ↓
Espanha		1 131 801 706 591	-38% ↓	1 501 260 963 172	-36% ↓
EUA		12 823 701 10 318 830	-20% ↓	17 480 004 14 333 603	-18% ↓
França		1 997 567 1 449 675	-27% ↓	2 755 696 2 000 000	-27% ↓
Itália		1 602 483 1 071 183	-33% ↓	2 131 916 1 425 084	-33% ↓
Japão		3 991 776 3 271 879	-18% ↓	5 195 216 4 363 981	-16% ↓
Países Baixos		391 778 295 415	-25% ↓	538 742 416 199	-23% ↓
Polónia		457 521 335 343	-27% ↓	656 265 489 944	-25% ↓
Portugal		200 179 124 281	-38% ↓	271 817 184 836	-32% ↓
Reino Unido		2 148 887 1 451 736	-32% ↓	2 676 918 1 872 730	-30% ↓
Turquia		281 309 493 621	75% ↑	491 909 688 673	40% ↑
Europa		11 394 791 8 038 101	-29% ↓	15 193 714 10 983 472	-28% ↓
Mundo		47 744 686 38 968 186	-18% ↓	67 453 981 56 103 807	-17% ↓



## **A CHINA FOI AFETADA, MAS NÃO AFUNDOU**

A China foi o primeiro país a ser afetado pela COVID-19 e o primeiro mercado automóvel a sofrer as consequências. Desde janeiro, as vendas sofreram uma queda de 20% e, em fevereiro, diminuíram em 81%. Depois, estabilizaram e viram uma primeira retoma em abril. Como primeiro país a controlar a pandemia, a China tem visto desde então uma evolução mensal nas vendas, entre -3% e +9%, em comparação com 2019 (fonte: CAAM).

## **UM GRANDE NÚMERO DE EMPREGOS VIU-SE AMEAÇADO PELA CRISE**

Em abril de 2020, a Europa, tinha pelo menos 1,1 milhão de empregos afetados no sector automóvel. Estes números não são exaustivos e dizem respeito apenas às pessoas diretamente empregadas pelos fabricantes de automóveis, camiões, carrinhas e autocarros. Num sentido mais amplo, o impacto na cadeia de abastecimento automóvel é ainda mais crítico.

**1,1** MILHÕES DE  
EMPREGADOS  
AFETADOS  
NA EUROPA

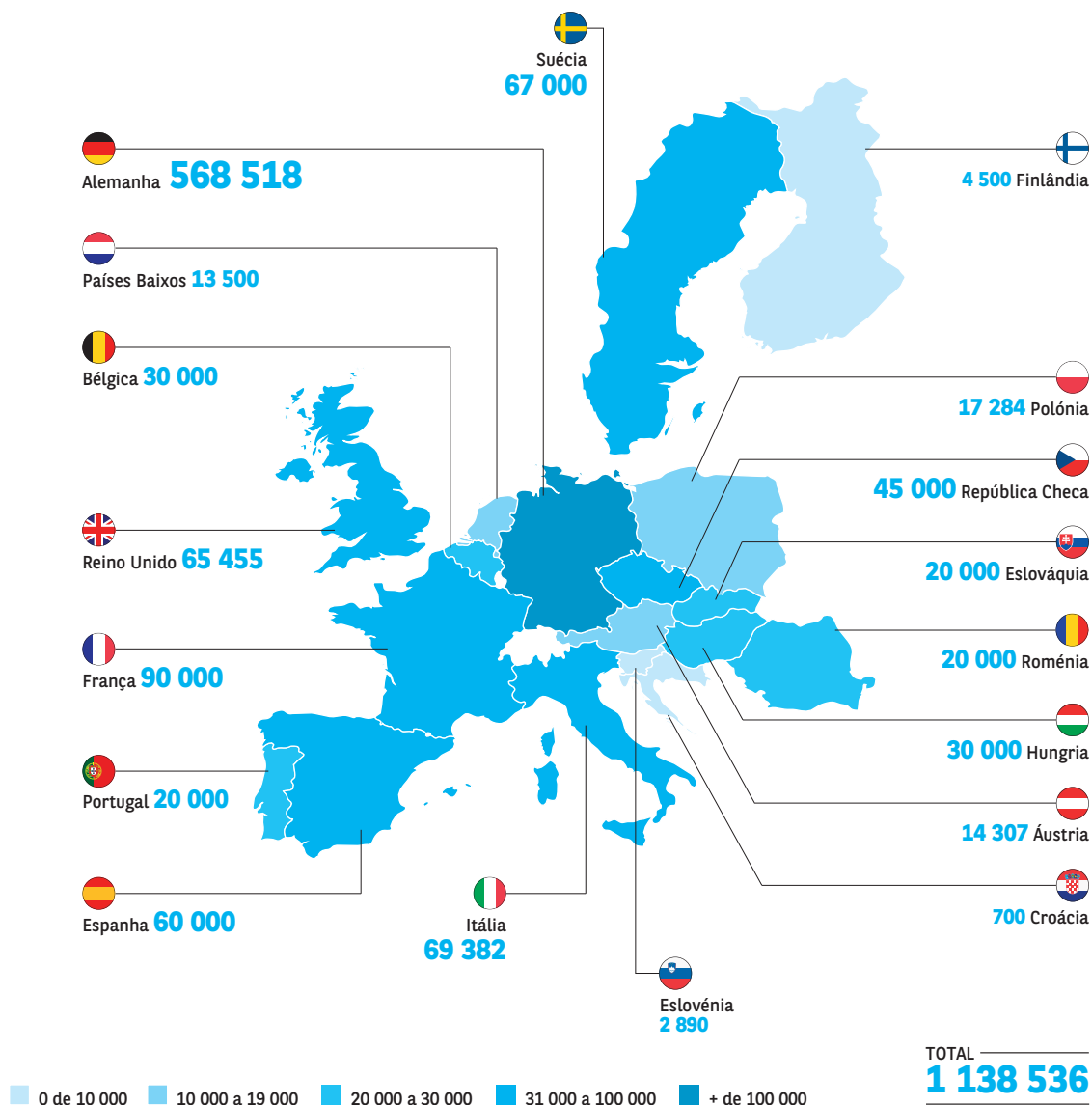


**Fig. 2 / Contexto**

**Empregos afetados pela crise COVID-19, no setor automóvel por país na Europa.**

Estatísticas de abril de 2020.

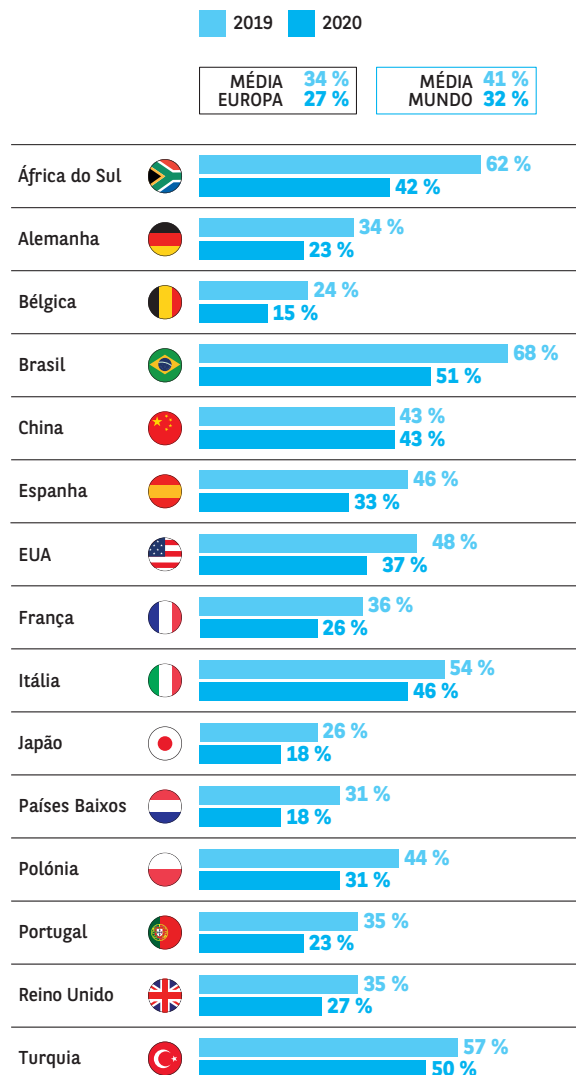
Fonte : ACEA.



**Fig. 3****Tenciona comprar um veículo nos próximos 12 meses ?**

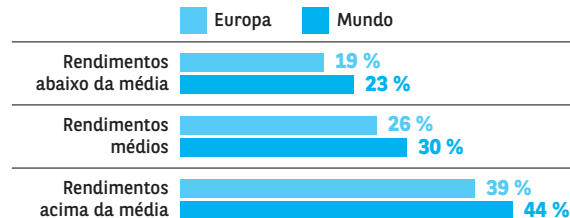
Resposta única. % de Sim.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel.

**Fig. 4****Tenciona comprar um veículo nos próximos 12 meses ?**

Resposta única. % de Sim.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel.

**AS INTENÇÕES DE COMPRA ESTÃO EM DECLÍNIO**

A produção e vendas em baixa em 2020, bem como as intenções de compra para os próximos 12 meses, não permitem que haja um otimismo sustentado. Diga-se, desde já, que o inquérito foi realizado em setembro, antes da segunda vaga da pandemia que afetou todos os países em causa. No entanto, os resultados evidenciam o facto de as intenções de compra terem sido significativamente menores em comparação com 2019. Enquanto há um ano, 41% dos inquiridos previam comprar um veículo nos 12 meses seguintes, agora apenas 32% (27% dos europeus) preveem fazê-lo. Os países emergentes, como a China, a Itália e os Estados Unidos da América, compensam este efeito de pêndulo negativo mostrando-se mais inclinados para esta compra. No entanto, além da China, que, como já referimos, foi a primeira a experimentar uma certa “retoma”, essas intenções estão em queda acentuada em toda a parte. A segmentação em termos de rendimentos revela que um número mais elevado do que a média de agregados familiares ricos deseja comprar um veículo novo. **(Fig. 4).**

## O IMPACTO RELATIVO DA CRISE SANITÁRIA

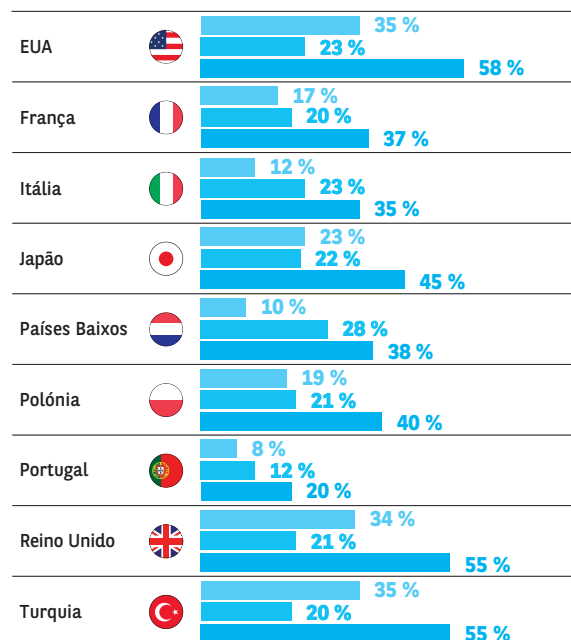
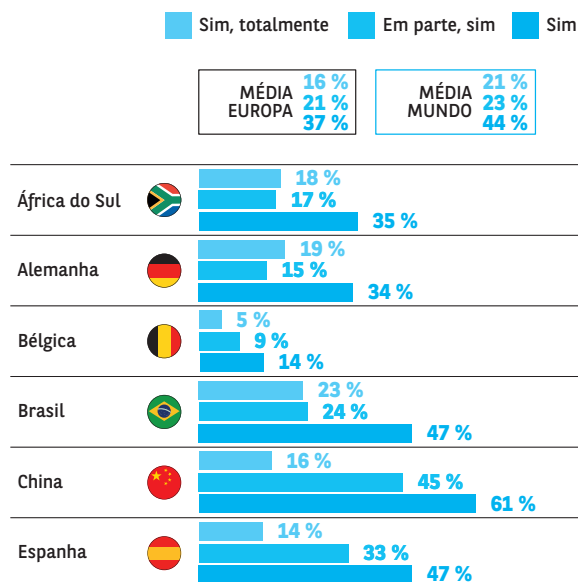
A pandemia teve uma incidência real, ainda que moderada, nessas intenções de compra. Pouco mais de um terço dos inquiridos referem isso. No entanto, existem disparidades significativas entre a China, os Estados Unidos, a Turquia e o Reino Unido, onde mais de 1 em cada 2 pessoas referem que foram influenciadas pela COVID-19, e Portugal e a Bélgica onde apenas 1 em cada 5 pessoas fazem associação direta. **(Fig. 5).**

**Fig. 5**

### A sua intenção de compra foi influenciada pela crise sanitária COVID-19 ?

Resposta única. % de Sim entre os entrevistados que tencionam comprar uma viatura nos próximos 12 meses.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel



## PODER DE COMPRA REVISTO EM BAIXA

Também o impacto que o vírus tem no poder de compra e a disponibilidade financeira para a compra de futuros veículos revela dois grupos de países em oposição, enquanto globalmente existem numerosos automobilistas que querem gastar mais do que menos – 35% em ambos os casos (**Fig.6**).

A maioria dos grupos que mais gastam pertencem a economias emergentes, mas o mesmo acontece com os Estados Unidos, o Reino Unido e o Japão. Sobre este assunto, os turcos apresentam um aumento acentuado no que se refere ao orçamento (62%), confirmado pela grande quantidade de compras efetuadas em 2019. Por outro lado, o futuro orçamento automóvel entrará em queda principalmente nos países latinos, prevendo-se, designadamente, que 1 em cada 2 italianos façam planos nesse sentido.

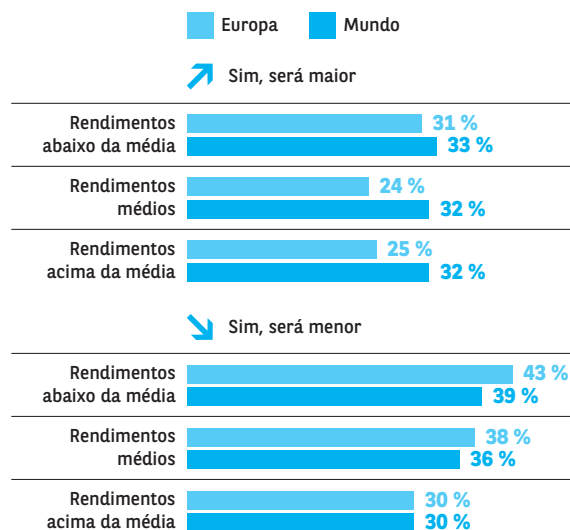
Em todo o lado ou quase, as pessoas com rendimentos mais baixos declaram que querem gastar menos (**Fig. 7**). Chamamos a atenção para o facto de que, em três países, as intenções de diminuir e aumentar o orçamento são quase idênticas: na Alemanha, África do Sul e Brasil.

Fig. 7

### Acha que a crise sanitária e as consequências económicas terão ou não influência no valor que tenciona gastar na compra de um veículo?

Resposta única. % de Sim, terão influência entre os entrevistados que tencionam comprar uma viatura nos próximos 12 meses.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel



2 PESSOAS EM 3

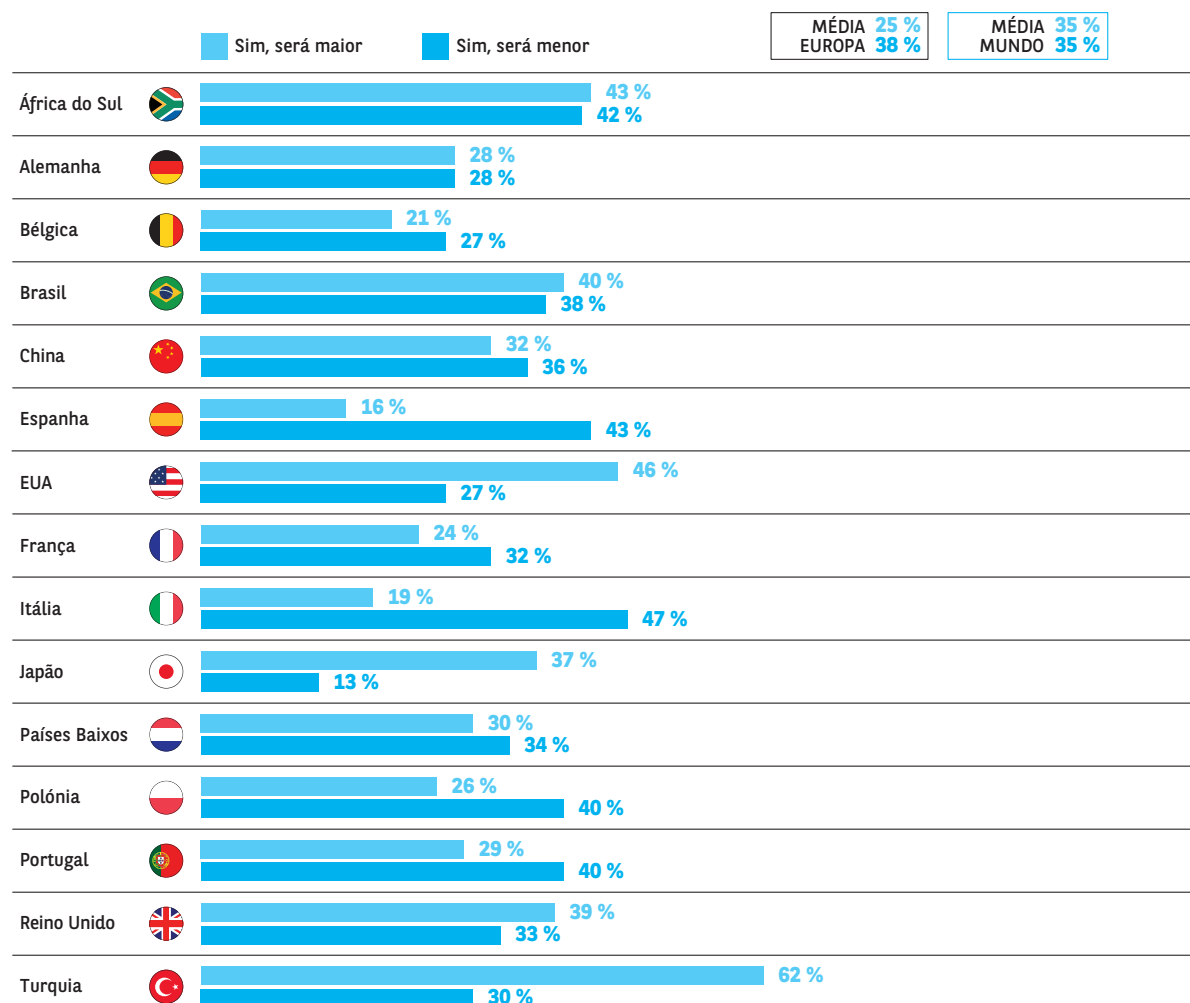
ACHAM QUE A CRISE  
VAI IMPACTAR O PODER  
DE COMPRA AUTOMÓVEL

Fig. 6

### Acha que a crise sanitária e as consequências económicas terão ou não influência no valor que tenciona gastar na compra de um veículo?

Resposta única. % de “Sim, terão influência” entre os entrevistados que tencionam comprar uma viatura nos próximos 12 meses.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel.



# UM APOIO ESTATAL CONSIDERADO INSUFICIENTE

Neste contexto de fragilidade económica, que vê as vendas em queda, os empregos eliminados e as intenções de compra em decréscimo, é apontado o dedo ao Estado devido à insuficiência do seu apoio.

## ESTADOS QUE NÃO DESEMPENHAM SUFICIENTEMENTE BEM O SEU PAPEL

6 em cada 10 pessoas acreditam que os Estados não desempenham o seu papel no apoio ao sector automóvel. E a unanimidade é quase geral, já que apenas em três países esse número é inferior à média: Japão (34%), Estados Unidos (45%) e Alemanha (49%). **(Fig. 8)** Ou seja, os três países que acolhem os maiores fabricantes de automóveis a nível mundial.

Nos países emergentes e na Península Ibérica, as críticas à falta de intervenção do Estado no apoio ao sector automóvel são particularmente intensas, em que, designadamente, 8 em cada 10 brasileiros e espanhóis expressam essa opinião. E 7 em 10, no caso de Portugal.

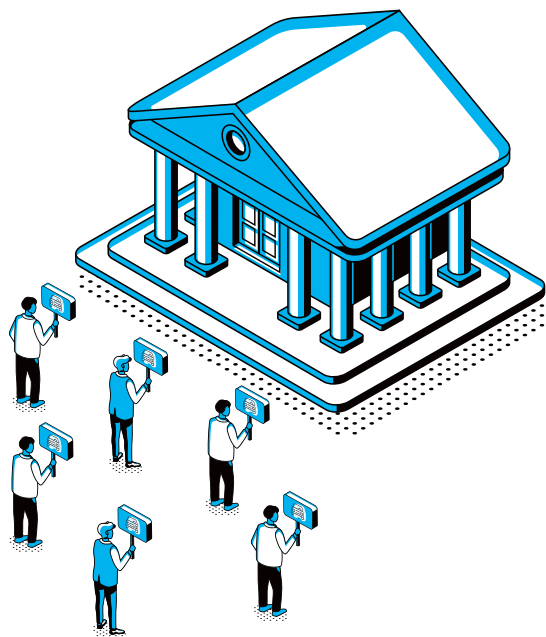


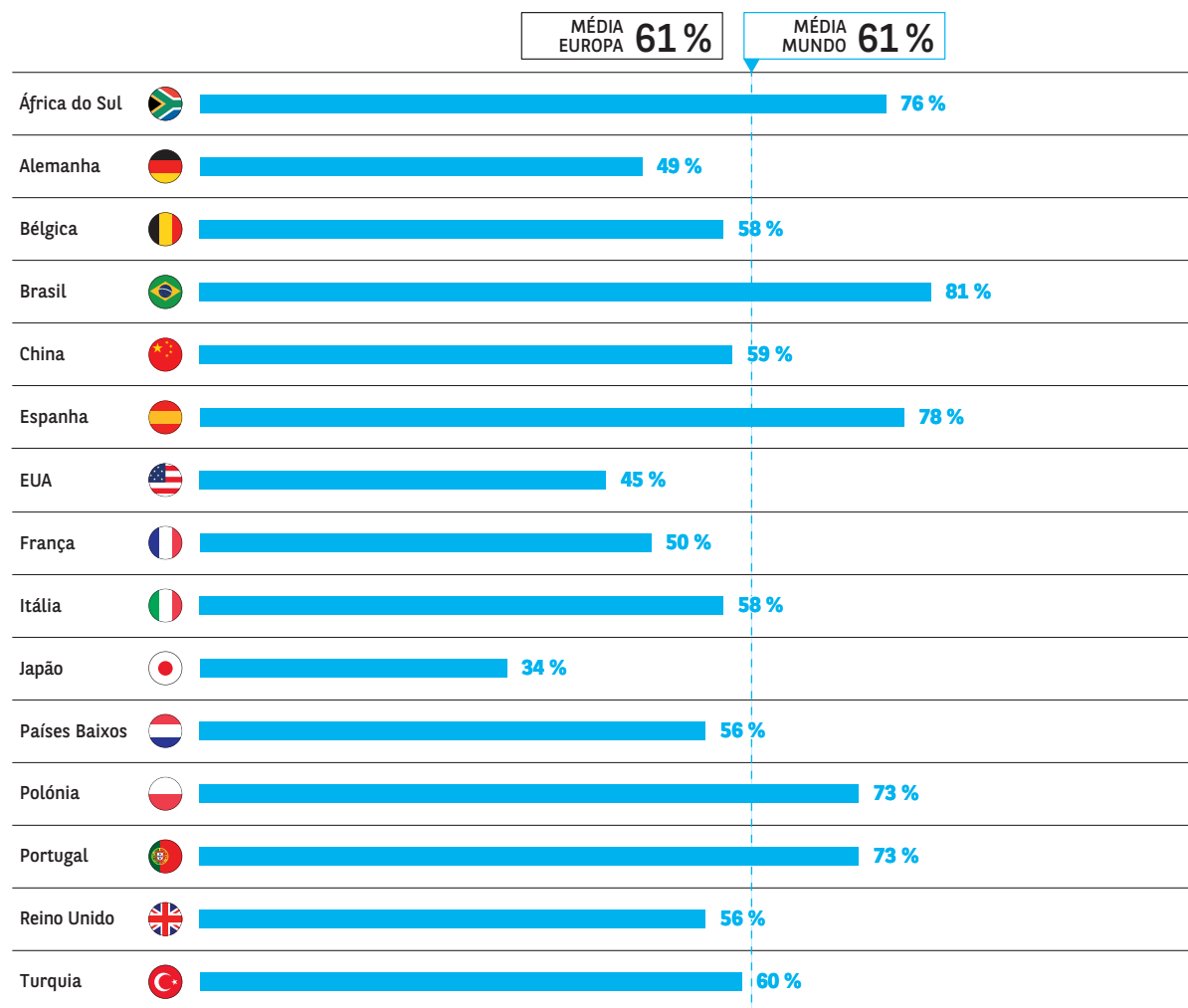


Fig. 8

### Acha que para apoiar a indústria e o comércio automóvel, a atuação dos responsáveis políticos foi...?

Resposta única. % de “Insuficiente” entre os entrevistados que tencionam comprar uma viatura nos próximos 12 meses.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel



## OS PLANOS DE APOIO NEM SEMPRE SÃO CONHECIDOS

Mas, essa crítica ao Estado é mais uma questão de opinião, refletindo mais uma preocupação com o futuro do sector e dos respetivos empregos, do que uma realidade apoiada por factos concretos. Porque, quando se trata de saber se um governo se comprometeu com um plano para apoiar o automóvel, é a incerteza que prevalece. Uma média de cerca de 50% dos inquiridos não sabe se é esse o caso. (Fig. 10).

Seguramente, em França, na China e na Itália, onde os planos foram implementados, a comunicação parece ter sido eficaz. 1 em cada 2 pessoas tem conhecimento disso. Não é o caso da Alemanha ou da Espanha, dois países onde os Estados também apoiaram ativamente o sector.

### Fig. 9 / Contexto

#### Foco em alguns planos de suporte realizados

Fontes : (1) Economie.gouv.fr, (2) Wallbox.com, (3) Autobild, (4) RFI, (5) Público.

---

França <sup>(1)</sup>		<b>Mil milhões de euros investidos</b> para apoiar a modernização da cadeia de produção e a transformação ecológica da indústria automóvel.
Alemanha <sup>(2)</sup>		<b>Aumento dos prémios atribuídos na aquisição de uma viatura elétrica</b> (+50 % no valor, até 9 000 euros).
Espanha <sup>(3)</sup>		<b>Aumento de prémios</b> atribuídos na aquisição de uma viatura elétrica (até 5 500 euros). Apoio à indústria por meio de concessão de <b>empréstimos para apoiar Investimento &amp; Desenvolvimento e investimentos</b> para modernização de fábricas.
Itália <sup>(4)</sup>		Concessão de <b>empréstimo de 6,3 milhões de euros à Fiat-Chrysler</b> para apoiar o setor, sujeito à localização de suas atividades na Itália, com penalidades em caso de não cumprimento.
China <sup>(5)</sup>		<b>Extensão de dois anos de subsídios</b> para veículos elétricos, para apoiar o mercado.
Portugal <sup>(6)</sup>		<b>2,1 Milhões de euros de incentivo</b> para a aquisição de um ligeiro de passageiros 100% elétrico novo é de 3000 euros, mas apenas se aplica a pessoas singulares.

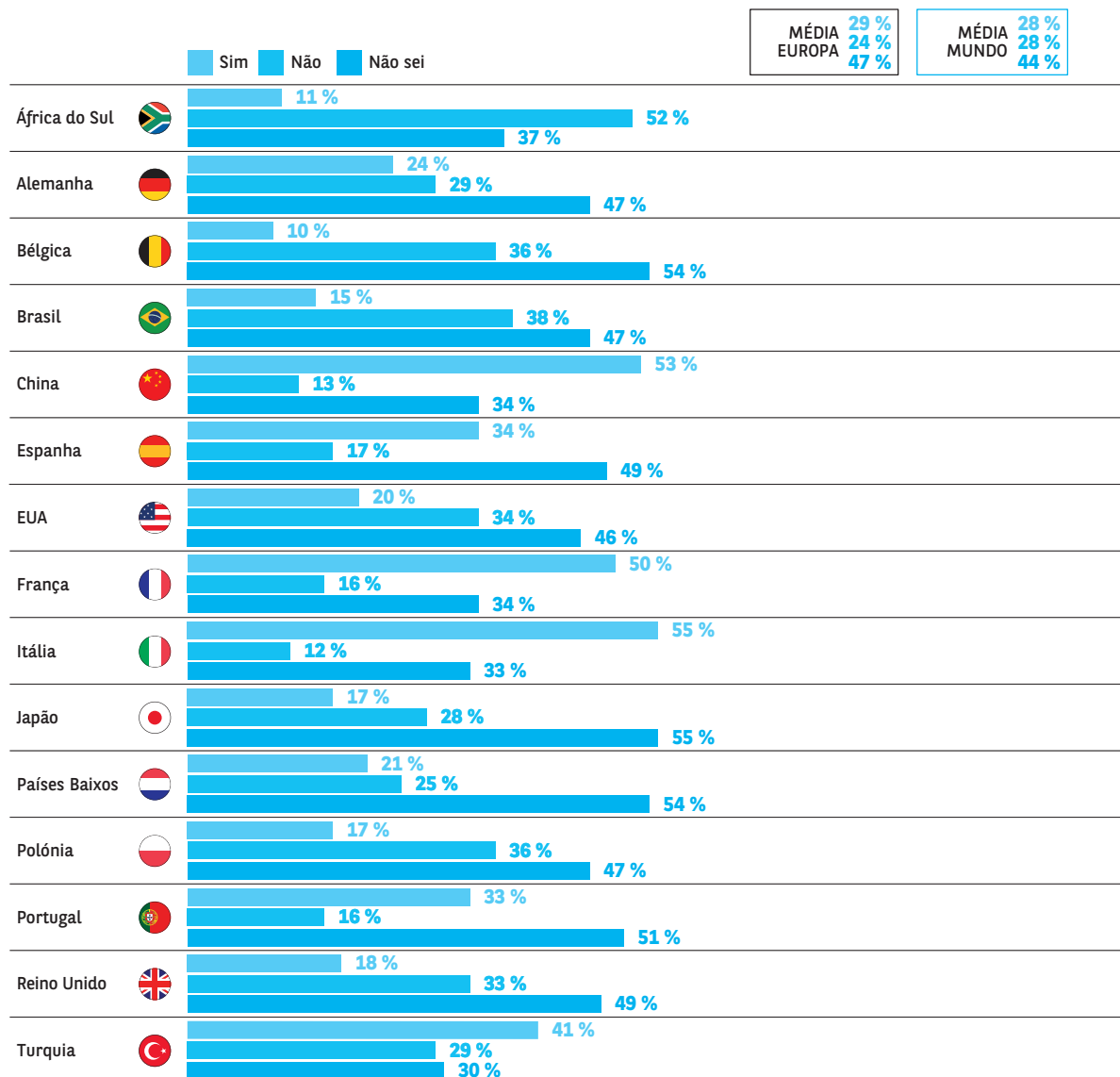
---

Fig. 10

## De acordo com o seu conhecimento, o seu governo propôs um plano de apoio automóvel?

Resposta única.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel.



# UMA PRESSÃO AMBIENTAL SUSTENTADA



## UM AUTOMÓVEL JUSTAMENTE CRITICADO PELO SEU IMPACTO AMBIENTAL...

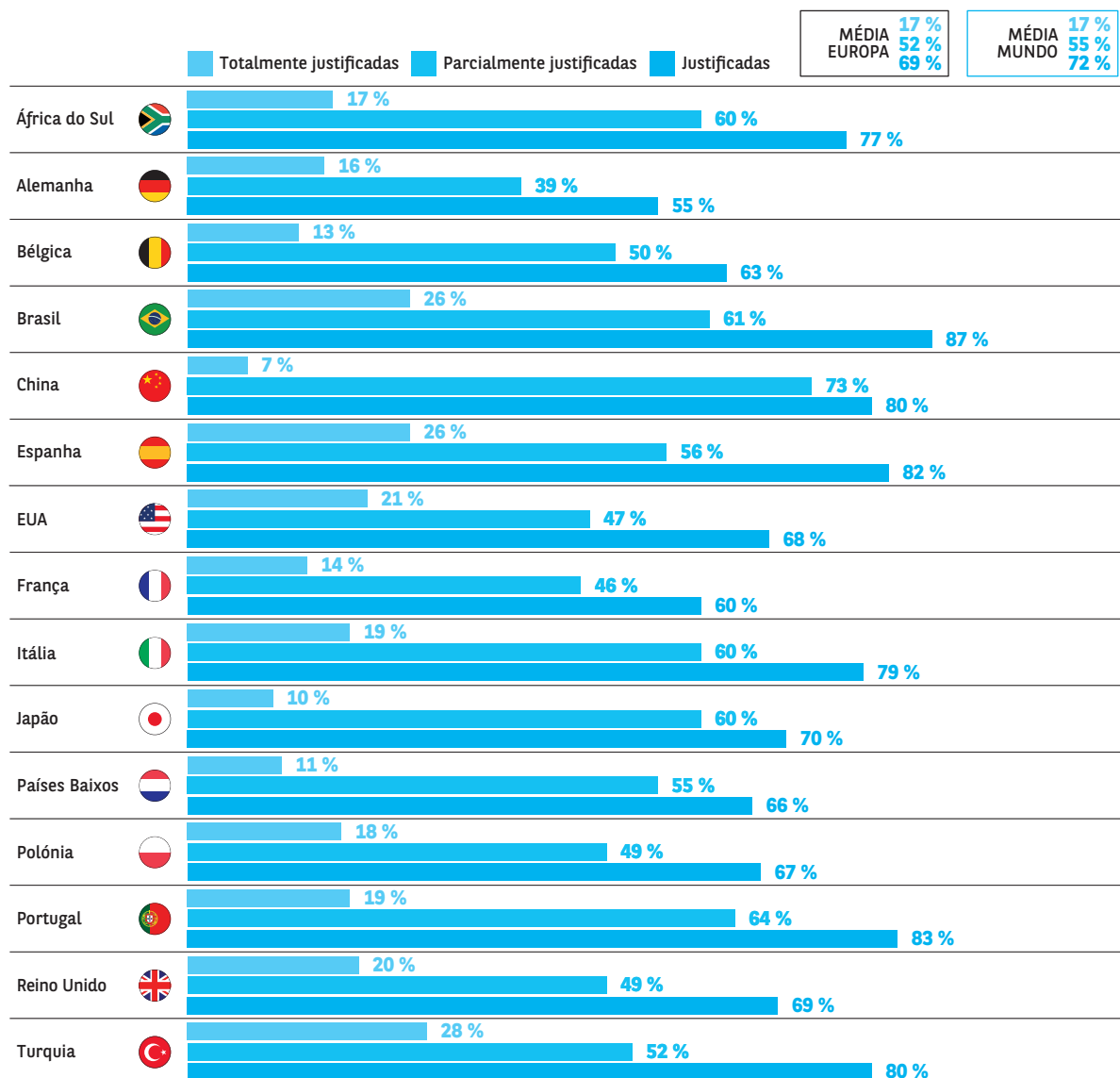
A verdade é esta: o setor automóvel não recebe um merecido apoio económico. No entanto, seria razoável fazê-lo quando esse setor não apresenta uma forte responsabilidade ambiental aos olhos dos inquiridos? Porque os pontos de vista são formais e convergentes. 72% (69% na Europa) considera que as críticas ao automóvel no que se refere ao ambiente são justificadas. **(Fig. 11)**. Em todos os países esse resultado é superior a 50%. Os países emergentes, bem como os da Península Ibérica, são os que se expressam com maior veemência, com 87% dos brasileiros e 83% dos portugueses a condenarem o sector automóvel devido ao desrespeito pelo ambiente.

Fig. 11

**Diria que as críticas ao automóvel pelo seu impacto ambiental são justificadas ou não?**

Resposta única. % justificadas.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel



Até mesmo os Estados Unidos, que desenvolveram um certo clima de ceticismo político nos últimos anos, viram 68% das opiniões condenar a influência ambiental nociva do automóvel.

Temos que ir à Bélgica, França e Alemanha (63%, 60% e 55%) para encontrar os menos críticos. Três países que, nas últimas eleições, registaram o sucesso acentuado dos partidos ecologistas. Um paradoxo? Não, é antes a expressão de uma forma de maturidade no julgamento. Esta crítica faz agora parte da opinião pública, como se fosse óbvia. E os debates contraditórios levaram a que surgissem pontos de vista opostos que vêm moderá-la.

### ... MAS MAIS DO QUE OUTROS SECTORES

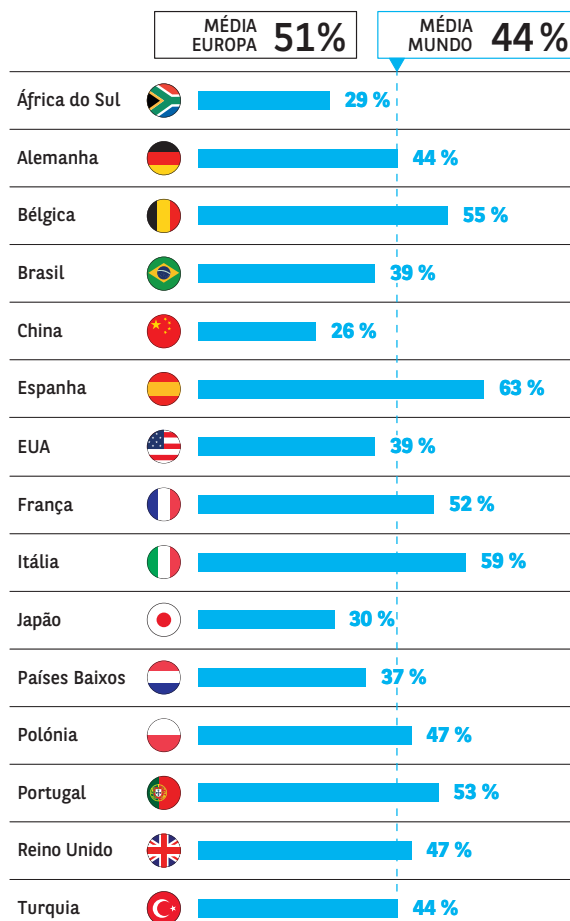
No entanto, 1 em cada 2 pessoas na Europa (44% a nível mundial) (Fig. 12) acredita que o automóvel é mais gravemente criticado sobre esse aspeto do que outros sectores, como a construção, a agricultura ou ainda os outros transportes. Sem dúvida com uma visão mais madura quanto ao ambiente e mais bem informados sobre o assunto, os países da União Europeia são os que, em maior número, expressam essa opinião (63% em Espanha, 59% em Itália). Pelo contrário, na China, onde o automóvel é mais do que a indústria associada à poluição urbana, a ideia de um automóvel injustamente criticado não é muito partilhada (26%).

**Fig. 12**

**Na sua opinião, o automóvel é mais, menos ou nem mais nem menos severamente criticado pelo seu impacto no meio ambiente do que outros sectores de atividade (agricultura, construção, energia, têxteis ...)?**

Resposta única. % Mais criticado.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel.



## VEÍCULOS POLUENTES QUE DEVERIAM SER SUJEITOS A IMPOSTOS PESADOS

Num contexto sanitário difícil, por vezes crítico, parece ser óbvio penalizar os veículos que menos respeitam o ambiente. De todas as restrições previstas, a limitação máxima das emissões de CO<sub>2</sub> é a opção que apresenta a maior adesão (80%) (Fig. 13). É na China, a nação mais afetada pela poluição, que as pessoas se mostram mais favoráveis a essa ideia (88%), bem como na Turquia (87%), um país em cuja capital o tráfego é intenso e está permanentemente congestionado. Por outro lado, os cidadãos americanos mostram-se menos favoráveis a essa penalização (67%).

Duas outras medidas são depois apoiadas: Ter em atenção a potência dos veículos e o portfólio de potenciais compradores. 62% a nível mundial (63% na Europa) desejam que a potência dos veículos seja limitada. Mais uma vez, chineses e turcos defendem firmemente esta medida (76% e 69%), e os franceses (69%) partilham da mesma opinião. No que se refere a este assunto, sul-africanos, americanos e holandeses compõem o trio dos que estão menos convencidos (54%, 53% e 52%). Relativamente à implementação de sobretaxas financeiras, os chineses e os turcos continuam a ser os mais entusiastas (79% e 68%).

Duas outras restrições reúnem, a seguir, valores acima da média. Limitar a produção de veículos que respeitem menos o ambiente (59%). Proibir a circulação desses mesmos veículos na cidade (55%).

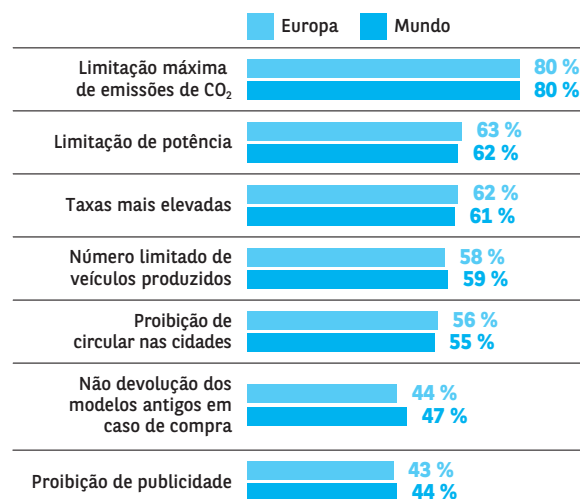
Ainda e sempre, chineses e turcos são os que, em maior número, apoiam essa medida. Note-se que a França ocupa o terceiro degrau do pódio, quanto ao conjunto das restrições previstas.

**Fig. 13**

### Acha que os veículos menos ecológicos (4x4, SUV, berlinas, desportivos, etc.) devem estar sujeitos às seguintes restrições?

Resposta única. % Sim.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel.



# UMA IMAGEM MUITO DISCUTÍVEL

No Observador Cetelem 2017, intitulado “Adoro o meu Automóvel”, 9 em cada 10 pessoas declararam ter uma boa ou muito boa imagem do automóvel. Quatro anos depois, além desta declaração de intenções, é necessário reconsiderar a imagem do automóvel e, por extensão, o lugar que ele ocupa no nosso mundo.

## **O MESMO NÚMERO DE PESSOAS ENTUSIASTAS E RAZOÁVEIS, UM AUTOMÓVEL QUE NOS FAZ SONHAR MENOS**

Se 1 em cada 2 pessoas diz que está interessada no automóvel, é mais provável que esse interesse se baseie mais na razão do que na paixão. Apenas um quarto dos inquiridos refere que está realmente entusiasmado com estas viaturas. **(Fig. 14)**.

Encontram-se principalmente na Turquia, África do Sul e Brasil (43%, 40% e 48%), territórios em que a conquista automóvel é recente, passando-se

o mesmo nos Estados Unidos onde o automóvel é rei (36%). Por outro lado, na China e na Itália, essa paixão não é bem aceite. Com apenas 4% de entusiastas, os italianos não dão razão ao padrão que os identifica com a paixão pela beleza da mecânica. Deve ainda sublinhar-se que a paixão a nível global tem um preço, ou melhor, corresponde a rendimentos elevados. As famílias com poder de compra mais elevado a exprimir paixão são duas vezes mais do que as que têm rendimentos mais baixos (32% vs. 19%).

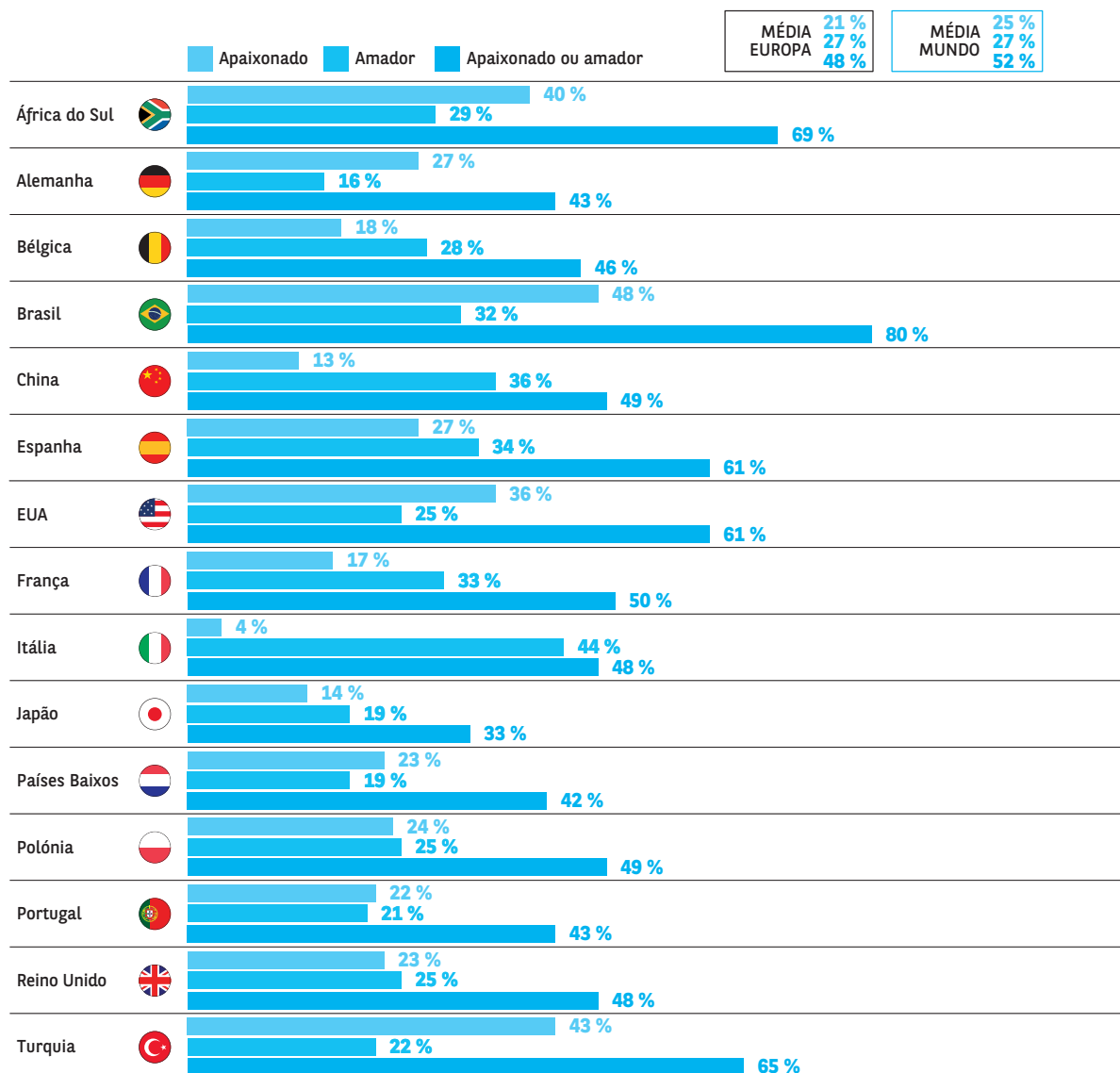


Fig. 14

**Em relação ao automóvel, diria que é... ?**

Resposta única. % de pessoas interessadas.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel.



## UMA LIGAÇÃO DURADOURA

Se o automóvel faz sonhar menos, não ficaremos menos ligados a ele. Uma ligação que permanece constante ao longo do tempo. No Observador Cetelem 2017 “Adoro o meu Automóvel”, a percentagem média obtida pelo automóvel em matéria de ligação atingiu 6,7. Quatro anos depois, o que se passa é quase idêntico: 6,6 a nível mundial, 6,7 na Europa, com os países latinos a declararem que se sentem mais próximos do seu veículo. **(Fig. 15)**. Por outro lado, o automóvel já não é o “favorito”, como era antes. É sistematicamente ultrapassado pelo telemóvel, um produto obrigatório, indispensável e insuperável do mundo moderno (8,1 a nível mundial, 8,2 na Europa). O critério baseado nos rendimentos mostra uma disparidade muito clara entre as pessoas ricas, que estão muito ligadas ao seu automóvel (7,4) e, por outro lado, as pessoas com baixos rendimentos, cuja ligação é muito menor (5,9). É provável que o valor monetário e o valor de utilização do veículo expliquem essa diferença.



**Fig. 15****Qual é o seu nível de apego ao seguinte equipamento?**

Uma resposta por equipamento. Pontuação entre 1 (nada apegado) e 10 (muito apegado).

Fonte : Observador Cetelem Automóvel.

	Telemóvel	Viatura		Habitação	Computador portátil
		2020	2017		
África do Sul 	 <b>8,5</b>	 <b>6,9</b>	7,1	 <b>8,4</b>	 <b>7,0</b>
Alemanha 	 <b>6,3</b>	 <b>6,1</b>	7,1	 <b>8,0</b>	 <b>5,8</b>
Bélgica 	 <b>7,3</b>	 <b>6,7</b>	6,7	 <b>8,4</b>	 <b>6,8</b>
Brasil 	 <b>8,2</b>	 <b>6,9</b>	7,8	 <b>8,5</b>	 <b>6,9</b>
China 	 <b>8,1</b>	 <b>6,1</b>	7,3	 <b>8,3</b>	 <b>5,9</b>
Espanha 	 <b>7,4</b>	 <b>7,3</b>	7,0	 <b>8,6</b>	 <b>7,0</b>
EUA 	 <b>7,7</b>	 <b>6,8</b>	6,2	 <b>7,5</b>	 <b>6,1</b>
França 	 <b>7,0</b>	 <b>6,6</b>	6,7	 <b>7,9</b>	 <b>6,6</b>
Itália 	 <b>7,5</b>	 <b>7,3</b>	6,6	 <b>8,4</b>	 <b>7,1</b>
Japão 	 <b>6,2</b>	 <b>5,8</b>	6,6	 <b>7,1</b>	 <b>5,1</b>
Países Baixos 	 <b>7,2</b>	 <b>6,5</b>	-	 <b>8,2</b>	 <b>6,5</b>
Polónia 	 <b>8,0</b>	 <b>6,9</b>	6,9	 <b>8,6</b>	 <b>7,3</b>
Portugal 	 <b>7,4</b>	 <b>7,1</b>	6,8	 <b>8,5</b>	 <b>7,1</b>
Reino Unido 	 <b>6,7</b>	 <b>6,0</b>	6,3	 <b>7,6</b>	 <b>6,0</b>
Turquia 	 <b>7,8</b>	 <b>6,6</b>	7,0	 <b>8,1</b>	 <b>6,7</b>
Europa	 <b>7,2</b>	 <b>6,7</b>	-	 <b>8,2</b>	 <b>6,7</b>
Mundo	 <b>7,4</b>	 <b>6,6</b>	-	 <b>8,1</b>	 <b>6,5</b>

## UM LUGAR CONSIDERADO MUITO IMPORTANTE NO MUNDO ATUAL...

Então o automóvel teria a sua imagem prejudicada? O seu lugar é considerado relativamente importante no mundo económico, do industrial ao digital. Mais de 1 em cada 2 pessoas exprimem essa opinião, com disparidades muito marcantes sobre este assunto. Os países emergentes, onde a importância do mercado automóvel é recente, assim como Portugal e o Japão, rejeitam que o automóvel esteja a perder importância, com 8 em cada 10 turcos a partilhar este ponto de vista em particular. **(Fig. 16)**. Por outro lado, os países com uma cultura automóvel mais antiga aceitam esta perda de importância mais facilmente (39%, 42% e 46%, respetivamente, para o Reino Unido, Alemanha e França). Com 42% de opiniões moderadas, a Holanda, o reino do ciclismo, não arrasa, no entanto, um veículo que desempenha papéis secundários no país..

## ... MAS ISSO TERIA TENDÊNCIA A DIMINUIR

Se o lugar do automóvel é muito importante, aos olhos dos inquiridos, ele desvanece-se timidamente na paisagem. Nomeadamente, um terço considera que sua presença se apaga dentro das cidades para deixar mais espaço através da redução de faixas e de parques e lugares de estacionamento. **(Fig. 17)**. Quanto a esta questão, encontram-se mais uma vez mais representados os países com o maior número de representantes ecologistas, tanto a nível nacional como local. 6 franceses em cada 10, 1 alemão e 1 belga em cada 2 constataam esta eliminação progressiva a nível urbano. Por outro lado, apenas 1 em cada 10 chineses partilham desse sentimento. O descongestionamento de automóveis a nível urbano nas cidades de grande dimensão da China não parece ser para breve.

**1** PESSOA EM **2**  
CONSIDERA O PAPEL DO CARRO  
MUITO IMPORTANTE  
NO MUNDO ATUAL

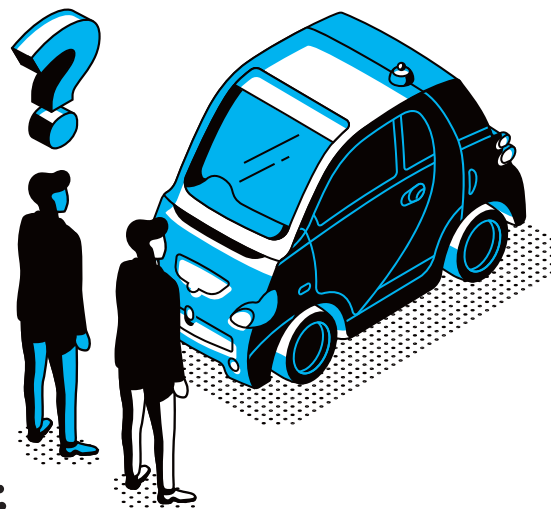
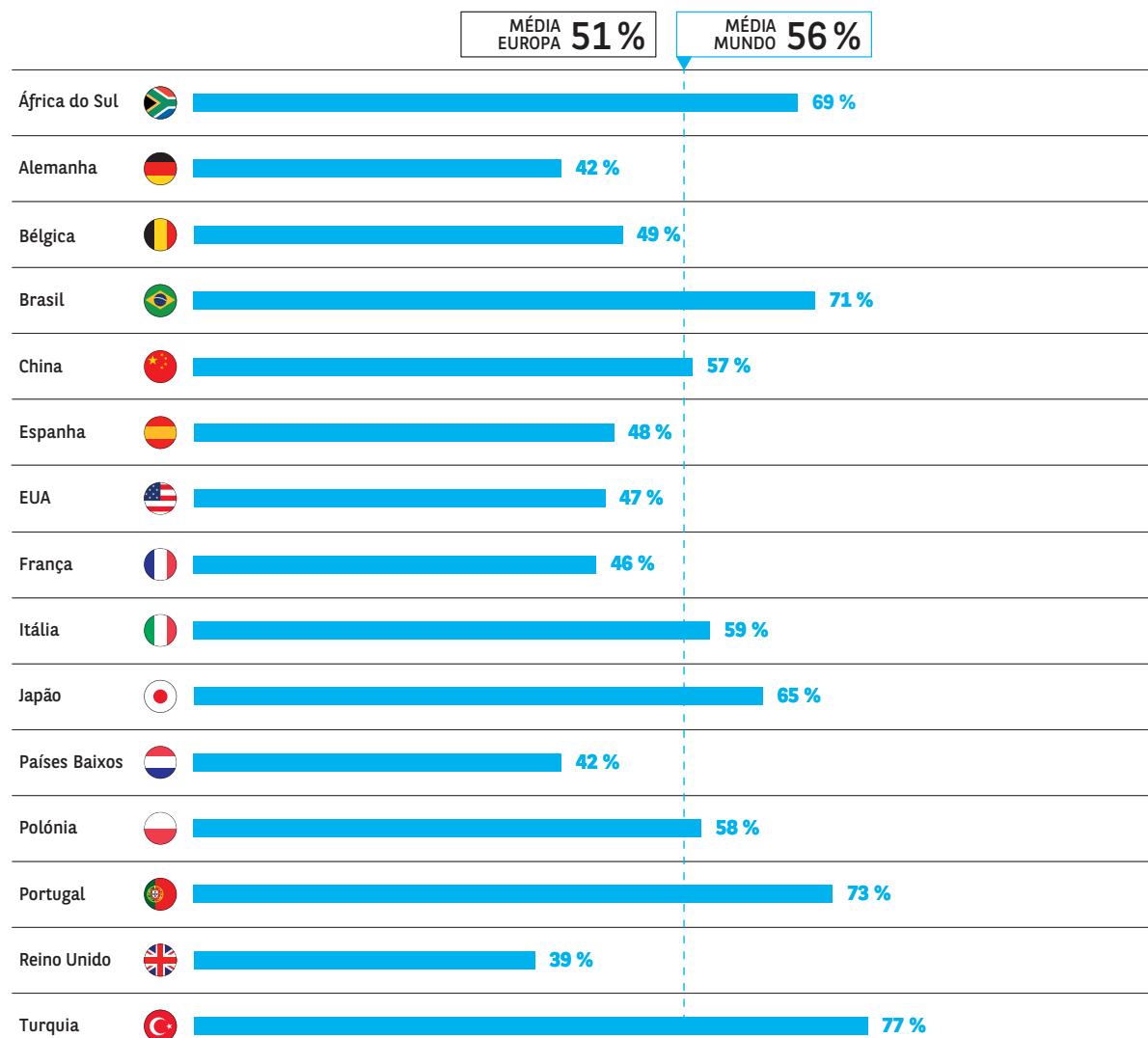


Fig. 16

### Na sua opinião, o carro é muito importante ou não é importante o suficiente no mundo de hoje?

Resposta única. % Muito importante

Fonte : Observador Cetelem Auto.

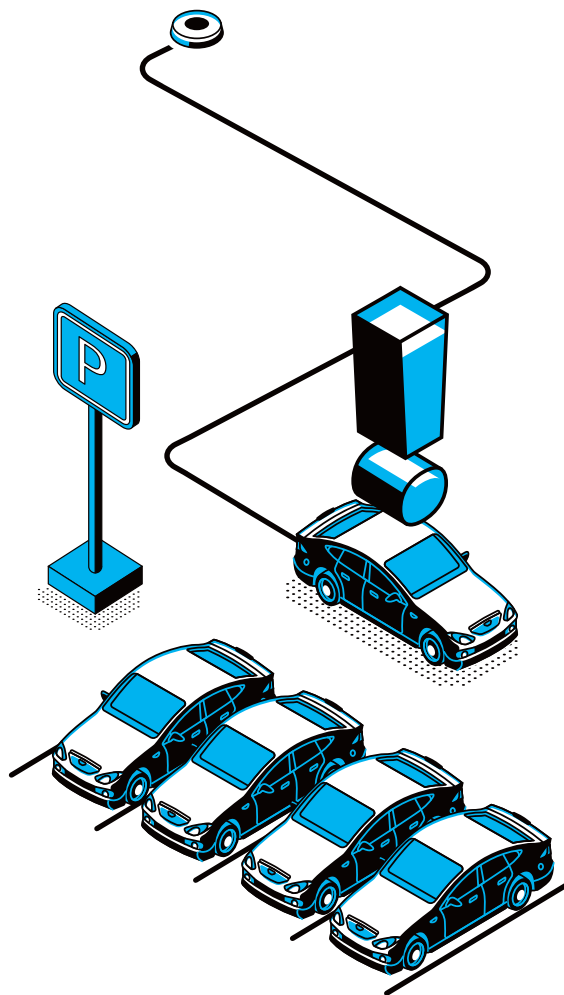
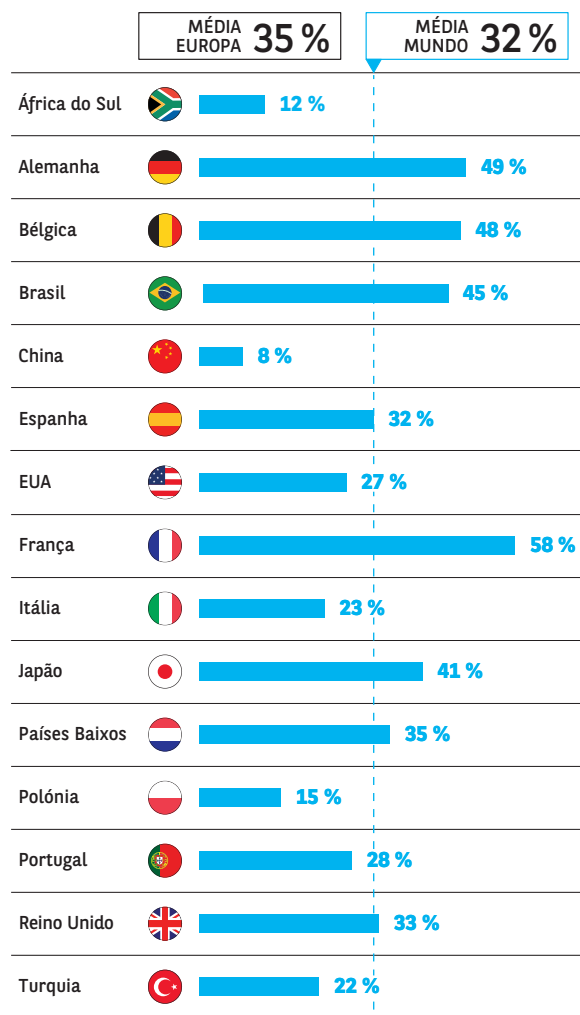


**Fig. 17**

### Na sua opinião, os carros na cidade estão em vias de...?

Resposta única. % Diminuir

Fonte : Observador Cetelem Automóvel.



## ALEMANHA, BÉLGICA E FRANÇA: O PESO DOS VERDES É CADA VEZ MAIOR






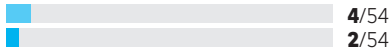





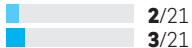



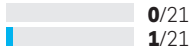


As últimas eleições europeias, como as eleições municipais francesas, confirmaram o crescimento dos Verdes e a sua implantação no cenário político. Este é, em particular, o caso de três países do Observador Cetelem que têm pontos de vista semelhantes sobre as questões ambientais.

Assim, os ecologistas belgas veem a sua representação aumentar em 50% entre as duas últimas eleições, enquanto simultaneamente essa representação duplicou em França. No país, numerosas cidades de grande dimensão (Lyon, Bordeaux ou Grenoble) são agora administradas por ecologistas. Na Alemanha, há vários anos que eles ocupam cargos de responsabilidade.

**Fig. 18 / Contexto**

### Número de eurodeputados verdes após as eleições de 2014 e 2019

Fonte : Parlamento Europeu.

		Número de deputados verdes 2014 /Número total de deputados	2019	% de deputados Verdes	Varição 2014-2019
Alemanha			<b>13/96</b> <b>25/96</b>	<b>14%</b> <b>26%</b>	<b>92%</b> ↗
Bélgica			<b>2/21</b> <b>3/21</b>	<b>10%</b> <b>14%</b>	<b>50%</b> ↗
Espanha			<b>4/54</b> <b>2/54</b>	<b>7%</b> <b>4%</b>	<b>-50%</b> ↘
França			<b>6/74</b> <b>12/74</b>	<b>8%</b> <b>16%</b>	<b>100%</b> ↗
Itália			<b>0/73</b> <b>0/73</b>	<b>0%</b> <b>0%</b>	<b>0%</b> →
Países Baixos			<b>2/21</b> <b>3/21</b>	<b>10%</b> <b>14%</b>	<b>50%</b> ↗
Polónia			<b>0/51</b> <b>0/51</b>	<b>0%</b> <b>0%</b>	<b>0%</b> →
Portugal			<b>0/21</b> <b>1/21</b>	<b>0%</b> <b>5%</b>	<b>0%</b> -
Total países de pesquisa			<b>27/411</b> <b>46/411</b>	<b>7%</b> <b>11%</b>	<b>70%</b> ↗
Total Europa 28 países			<b>50/751</b> <b>74/751</b>	<b>7%</b> <b>10%</b>	<b>48%</b> ↗

## O DESEJO DE QUE O LUGAR DO AUTOMÓVEL DIMINUA AINDA MAIS

Com uma grande presença hoje em dia, presume-se que o automóvel seja muito mais discreto no futuro. 64% dos inquiridos (68% a nível europeu) consideram desejável, até muito desejável, que a presença do automóvel nas cidades seja reduzida, sem que esta opinião demonstre uma intransigência absoluta. (Fig. 19). A parte do “muito desejável”

equivale a apenas 19% e é preferida por pessoas com rendimentos elevados.

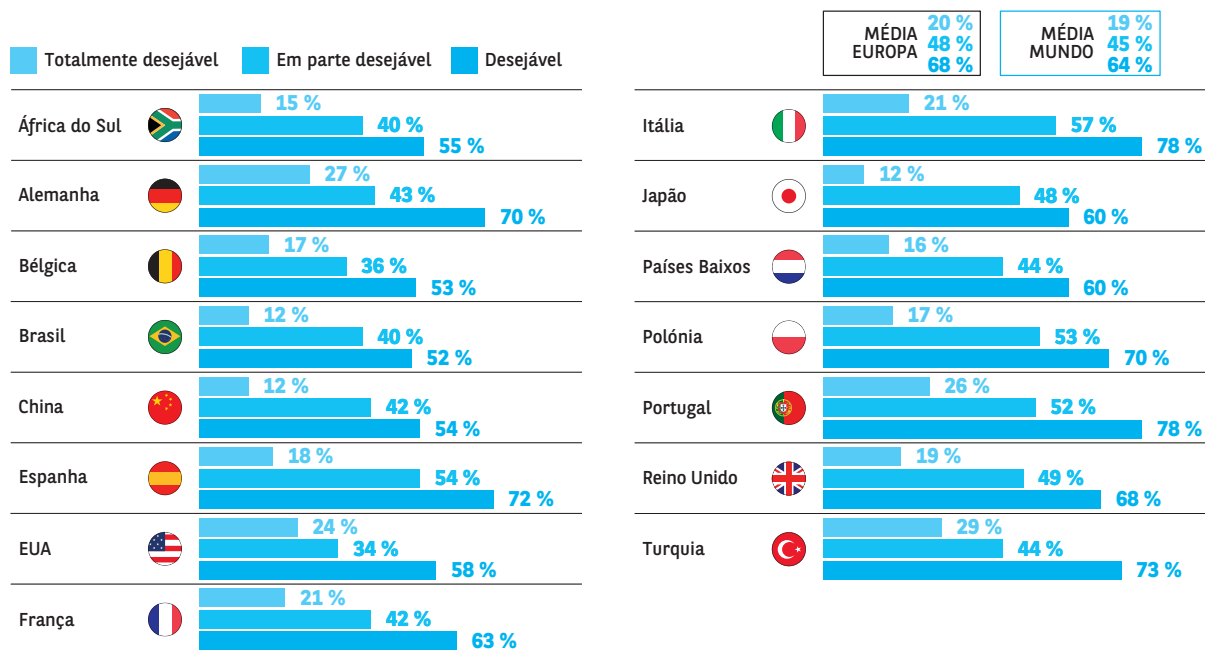
Este requisito é mais ou menos reivindicado de um país a outro. Enquanto italianos, portugueses, espanhóis e turcos são os mais numerosos a partilhar esse ponto de vista, brasileiros, sul-africanos, belgas e americanos mostram-se mais conciliadores.

**Fig. 19**

### Na sua opinião, é desejável ou não reduzir carros nas cidades?

Resposta única. % Desejável

Fonte : Observador Cetelem Automóvel.





# ESSENCIAL

**1 Europeu em cada 2**

acredita que o automóvel é mais severamente criticado pelo seu impacto no meio ambiente do que outros setores.

**1 pessoa em 2 diz ter interesse nos automóveis.**

**1 pessoa em 4 afirma ser apaixonada por carros**

**44 %**

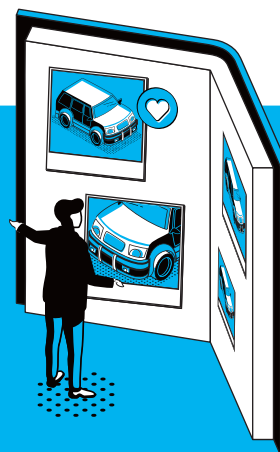
dos inquiridos dizem que a crise de saúde afetou a sua intenção de compra.

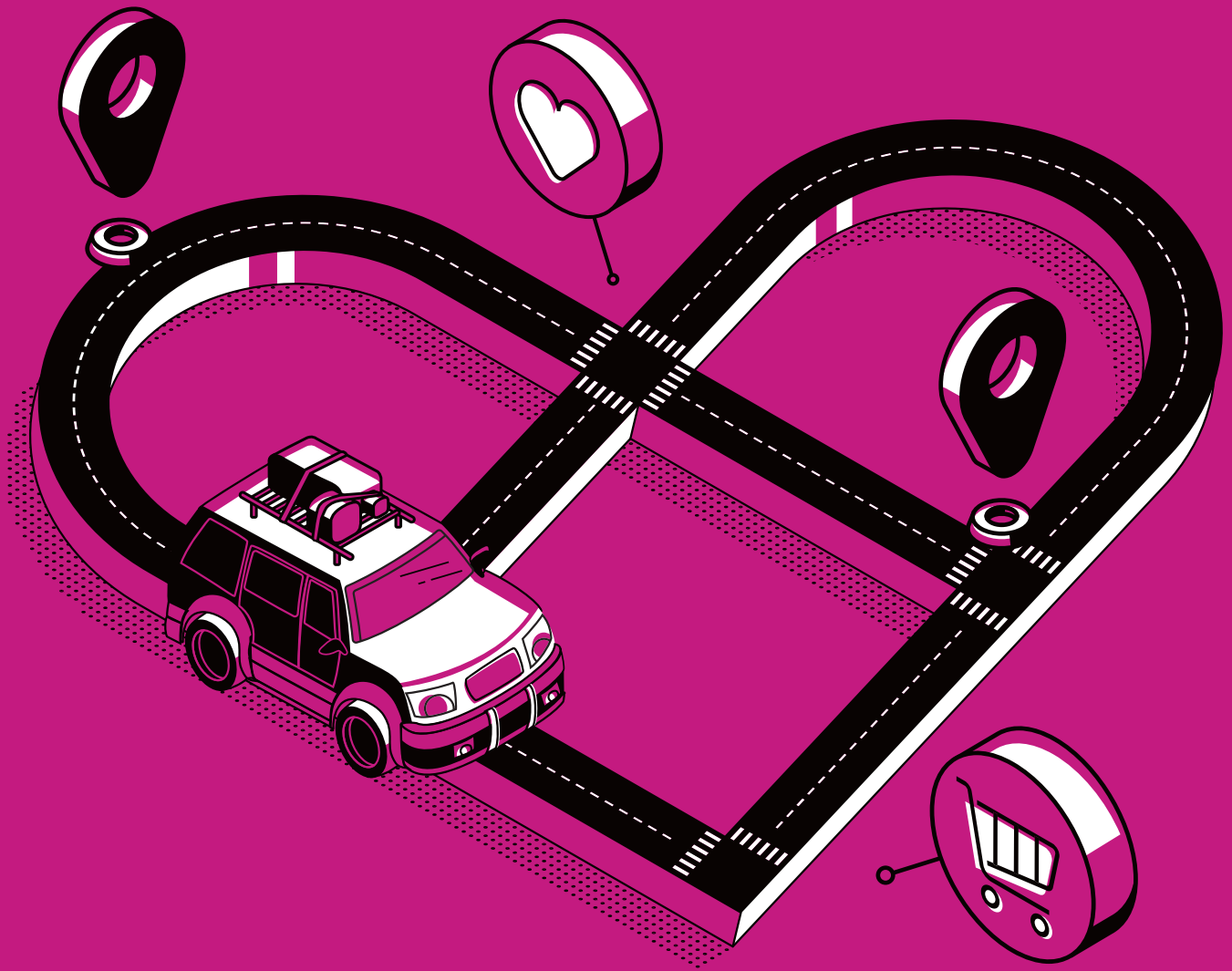
**32 %**

dos inquiridos estão a considerar comprar um veículo nos próximos 12 meses (-9% face ao *report* de 2019).

**6,6/10**

é a nota média atribuída ao apego que existe ao automóvel.





# 2

## UMA RELAÇÃO QUE NÃO SE PODE DISPENSAR

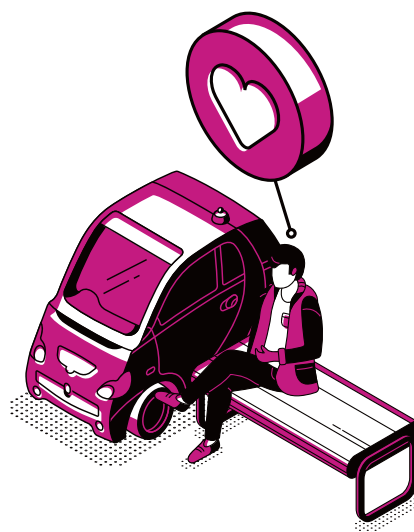
---

Apesar de todas as críticas a que pode estar sujeito, apesar de uma relativa antipatia que parece ganhar terreno junto dos automobilistas, apesar de um contexto económico e ambiental que permite que grandes nuvens se ergam sobre o sector, o automóvel permanece inevitável, intransponível, intemporal. Para usar uma palavra que está na moda, ele mostra uma forte resiliência, que é acentuada no contexto da crise sanitária que estamos a atravessar. Dispensar o automóvel não é óbvio no presente e também não será no futuro.

# INDISPENSÁVEL, ESPECIALMENTE NA VIDA QUOTIDIANA

## NUNCA PASSAR SEM ELE

Num casal, não é por existirem conflitos, surgirem críticas ou se exprimirem ressentimentos, que é possível e considerado que um prescindia do outro. É também isto que o Observador Cetelem nos confirma sobre o sector automóvel. Apesar das respetivas críticas, cerca de 6 em cada 10 pessoas não se veem a viver sem um automóvel. **(Fig. 20)**. Comparado com o estudo de 2017 "Adoro o meu Automóvel", ele é, no entanto, menos indispensável: 8 em cada 10 pessoas afirmavam então ter esta opinião. Para dois terços dos franceses, belgas, japoneses e sul-africanos, a vida sem automóvel é impossível. Pelo contrário, para a mesma percentagem de turcos e polacos, é totalmente possível. Sobre esta questão, o critério de rendimento é novamente um elemento que provoca muitas divisões. 53% das pessoas com rendimentos mais elevados não podem viver sem automóvel, em comparação com apenas 36% dos que têm rendimentos mais baixos.



**6** PESSOAS  
EM **10**

**NÃO SE VEEM A VIVER  
SEM AUTOMÓVEL  
(CONTRA 8 EM 10 EM 2017)**

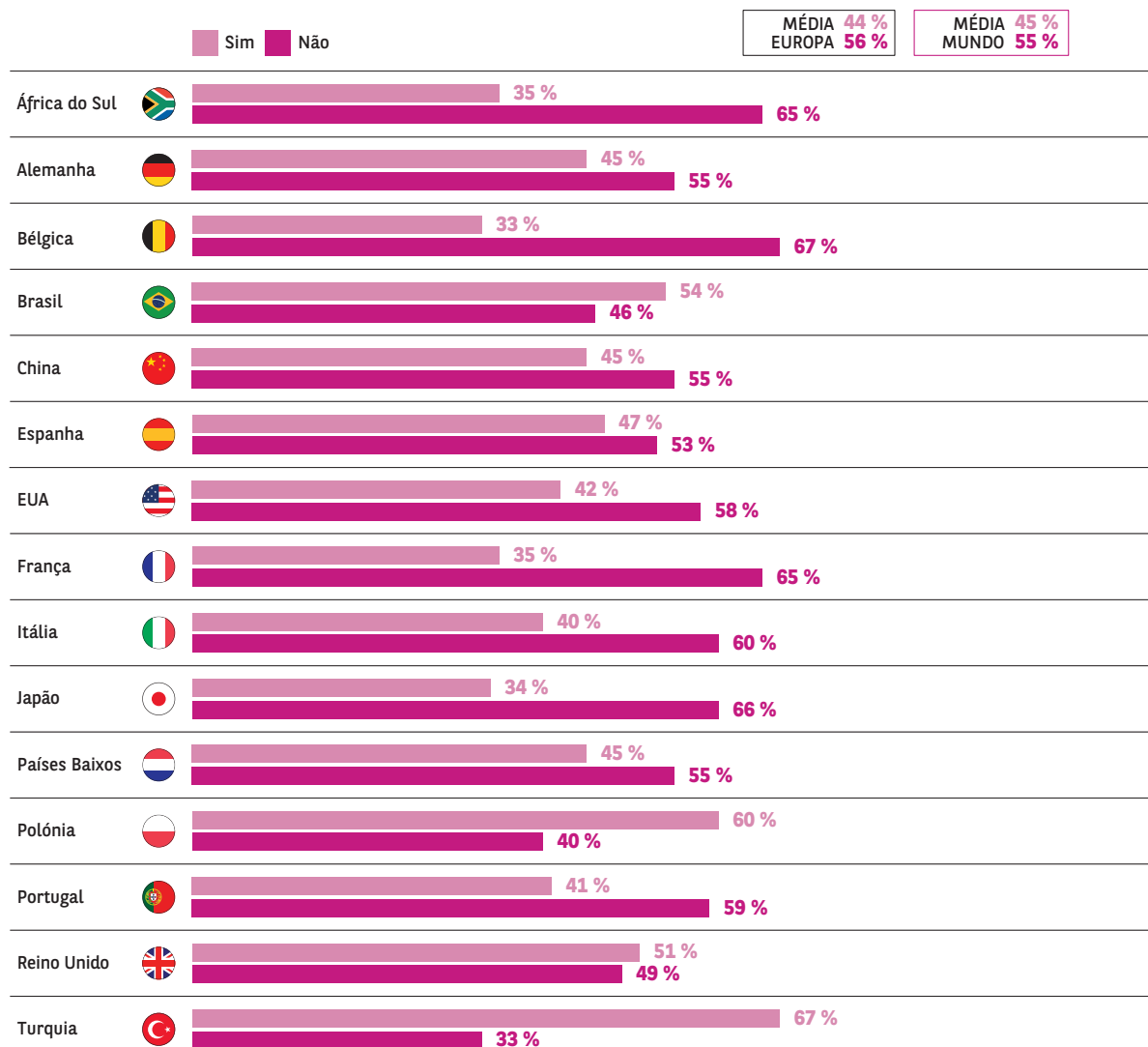


Fig. 20

**Estaria pronto ou não para viver sem um carro?**

Resposta única. % Sim

Fonte : Observador Cetelem Automóvel



## UMA UTILIZAÇÃO GLOBALMENTE ESTÁVEL, QUE AUMENTA NOS PAÍSES EMERGENTES

A vida com o automóvel é colocada sob o signo de estabilidade. 1 em cada 2 pessoas acredita que, nos últimos anos, não utilizou o seu veículo nem mais, nem menos vezes. **(Fig. 21)**. No entanto, se observarmos em pormenor, os resultados por país apresentam grandes contrastes. Melhor dizendo, a estabilidade deve-se antes de mais aos países ocidentais, enquanto um aumento significativo da

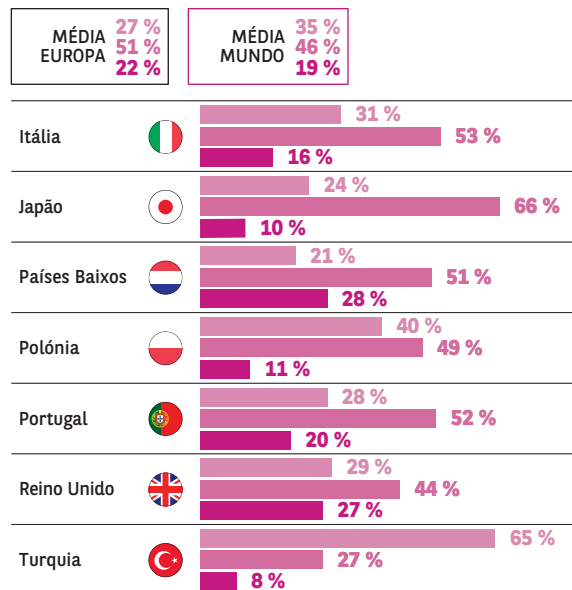
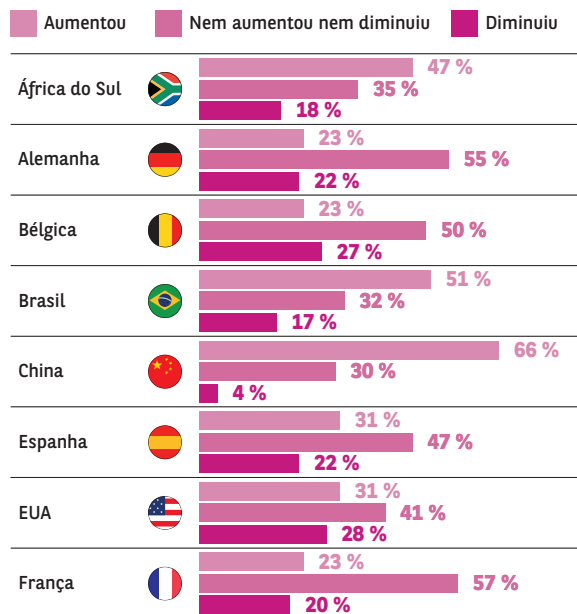
utilização do automóvel é observado nos países emergentes, designadamente na China e na Turquia. Dois países que parecem ter uma relação esquizofrénica com o automóvel, ao considerarem que ele ocupa muito espaço, em todos os sentidos da palavra, mas, no entanto, parecem incapazes de renunciar à sua utilização.

**Fig. 21**

### Nos últimos anos, diria que a sua utilização do carro ...?

Resposta única.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel



## O AUTOMÓVEL, EM PRIMEIRO LUGAR, PRESTA UM SERVIÇO

A utilização que é feita do automóvel é, antes de mais, pragmática. Se os automobilistas estão ligados ao automóvel, é em primeiro lugar porque ele presta um serviço (71%). (Fig. 22). Um resultado que deve ser comparado com o do estudo de 2017, em que 9 em cada 10 pessoas consideraram o automóvel utilitário. Os franceses são os que, em maior número, apontam este aspeto da prestação de um serviço (82%), ao contrário dos chineses que se mostram relativamente mais reservados (58%).

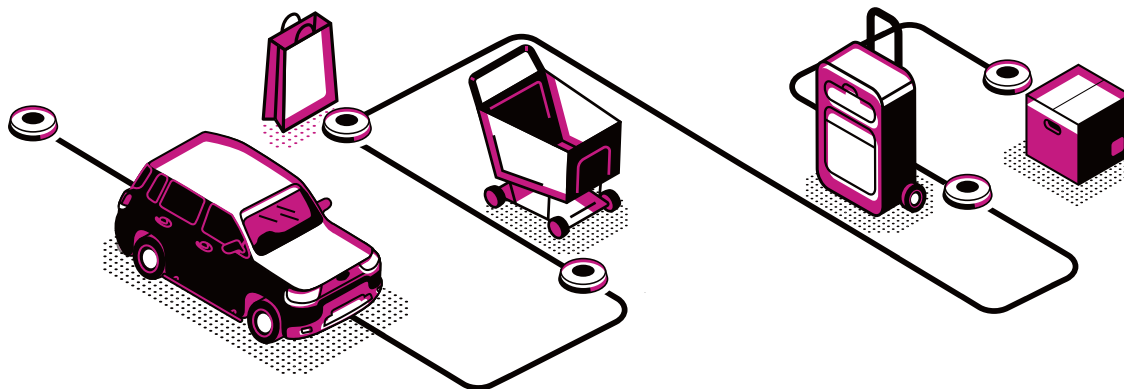
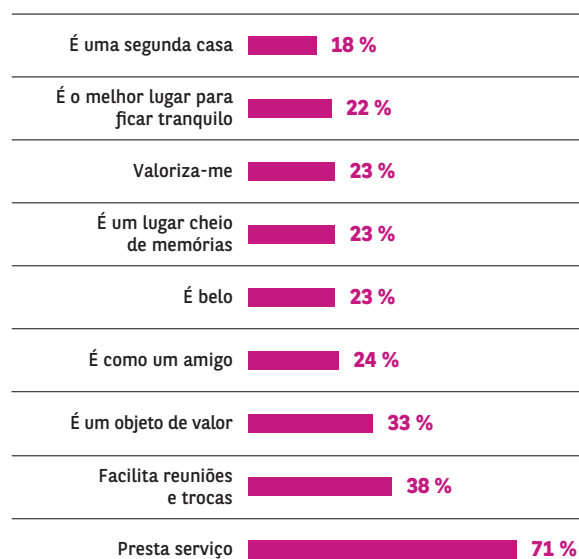
No que se refere a outros critérios, alguns países distinguem-se por manifestarem opiniões diferentes. Para mais de metade dos alemães, polacos e brasileiros, o automóvel facilita trocas e encontros. Em ambos os extremos da escala do PIB, os sul-africanos e os americanos estão de acordo em considerá-lo um objeto de valor. Os chineses são os que, em maior número, veem o automóvel como um amigo e um local onde uma pessoa está tranquila, dando, assim, destaque a uma ligação íntima e pessoal, num país onde o coletivo é determinante. Os sul-africanos partilham muitas memórias com o automóvel. E para os portugueses, é um vetor de valorização.

Fig. 22

### Porque está apegado ao seu carro?

Âmbito mundial. Resposta múltipla. Inquiridos todos os que deram uma pontuação maior ou igual a 5 ao seu apego ao carro.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel



## INSUBSTITUÍVEL PARA A VIDA QUOTIDIANA

Os serviços prestados pelo automóvel são confirmados diariamente pelos que o utilizam. Para ir trabalhar, fazer compras, levar as crianças à escola, o automóvel é insubstituível, de acordo com 85% dos inquiridos, nomeadamente em países emergentes, como a China. **(Fig. 23)**. Apenas os espanhóis se mostram menos convencidos por esta demonstração de utilidade quotidiana (74%). Uma demonstração que quase faz desaparecer as outras utilizações do automóvel. A possibilidade de entrar no automóvel e fazer grandes viagens, como durante as férias, recolhe apenas 46% das opiniões. O simples prazer de conduzir é reduzido a apenas 16%. Prova adicional de que o útil está, decidida e claramente, antes do agradável.

## A CRISE DA COVID REFORÇA ESTA UTILIDADE QUOTIDIANA

Com a crise sanitária, o confinamento, as saídas reduzidas ao estritamente necessário, a ausência ou redução drástica dos transportes públicos e o teletrabalho são outros novos “constrangimentos” que, muitas vezes, vieram transformar radicalmente a vida quotidiana. Na verdade, esta crise, e os estilos de vida a que deu origem, reforçaram a percepção do carácter utilitário do automóvel.

Para aqueles que utilizaram menos o automóvel durante este período, a sua utilização diária foi a que apresentou uma menor diminuição. 37% reduziram as suas deslocações no âmbito da vida quotidiana, por comparação com 46% em relação a viagens privadas e de lazer e 55% em relação a fins de semana e férias. Um ranking que se verifica em todos os países abrangidos pelo estudo. Por outro lado, os inquiridos que referem ter utilizado o seu veículo com maior frequência fizeram-no para satisfazer as necessidades da vida quotidiana (25% vs. 22% para deslocações particulares e de lazer e 16% para fins de semana e férias). **(Fig. 24)**. A Turquia e a China destacam-se devido a um aumento significativo da utilização do automóvel em tempos de crise sanitária, especialmente para satisfazerem as necessidades da vida quotidiana (60% e 51%).

**8** PESSOAS  
EM **10**  
CONSIDERAM A SUA VIATURA  
INSUBSTITUÍVEL

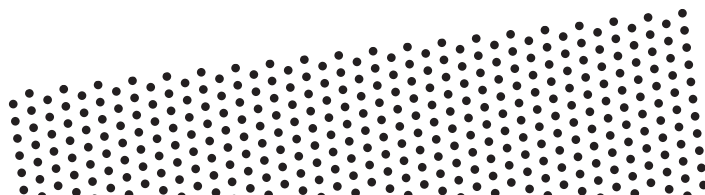


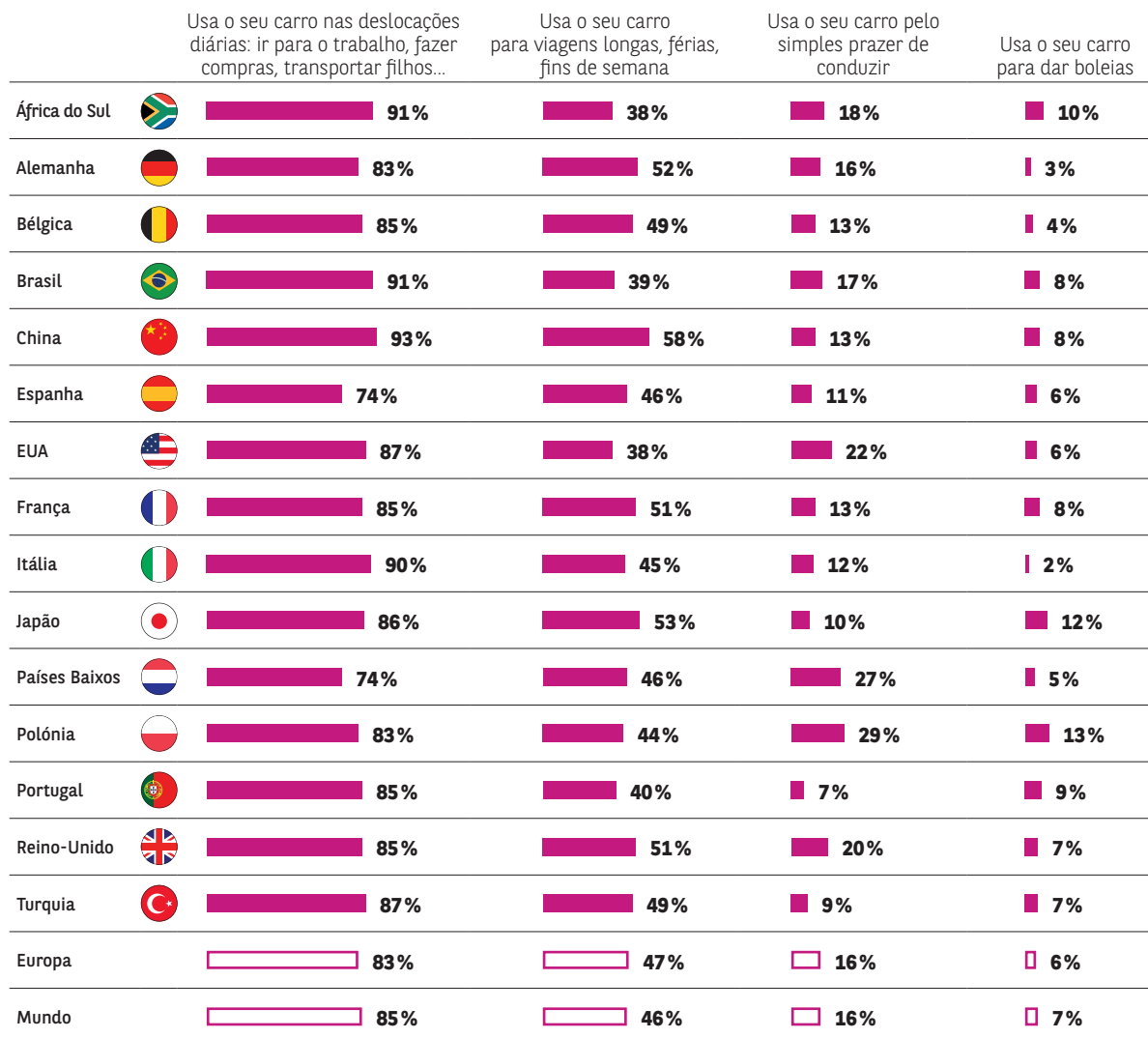


Fig. 23

### Quais são os principais usos do(s) seu(s) carro(s)?

Duas respostas máximo.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel

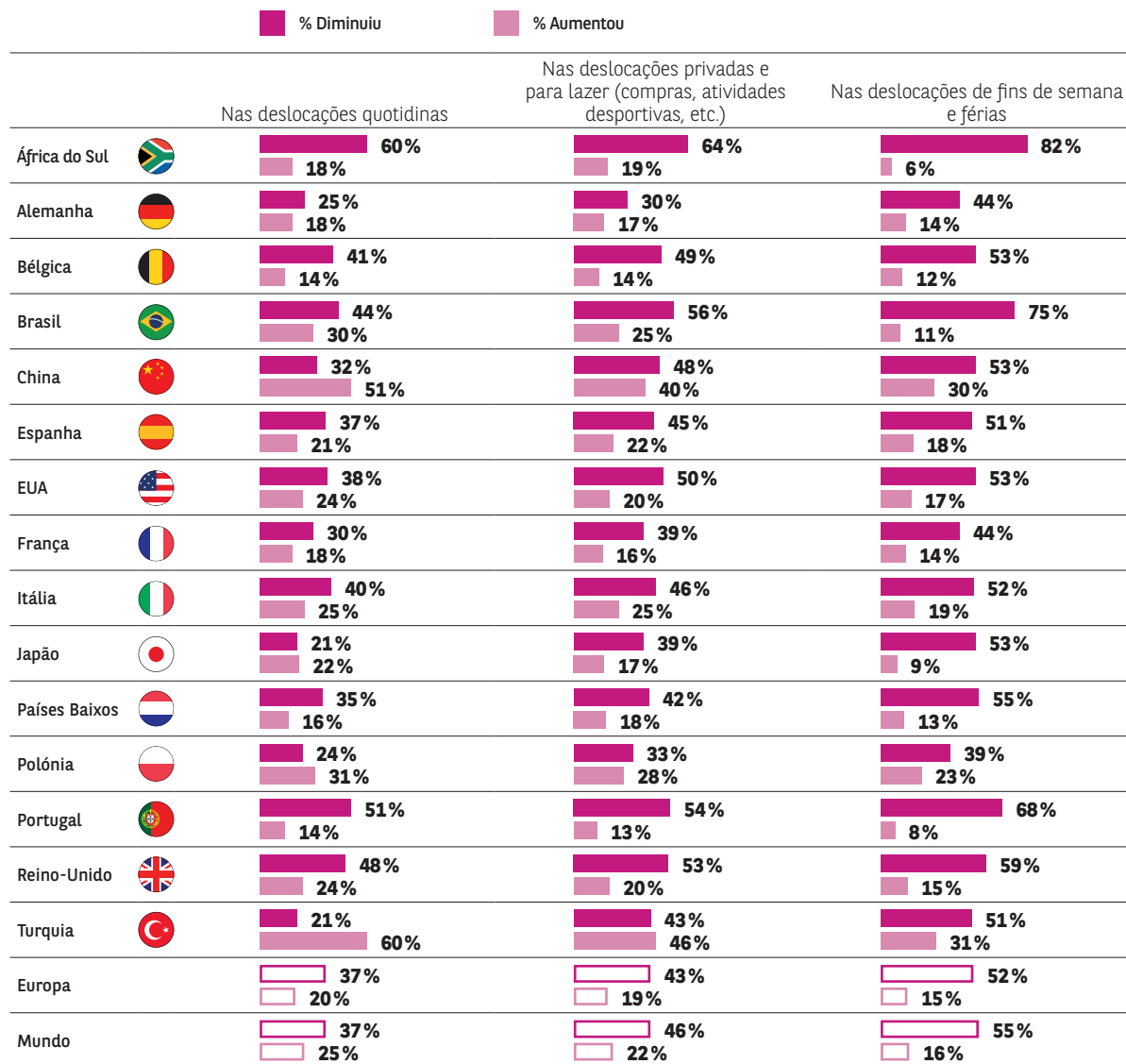


**Fig. 24**

**Após a crise COVID-19, diria que a utilização do seu carro ...?**

Uma resposta possível.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel.



## TELETRABALHO

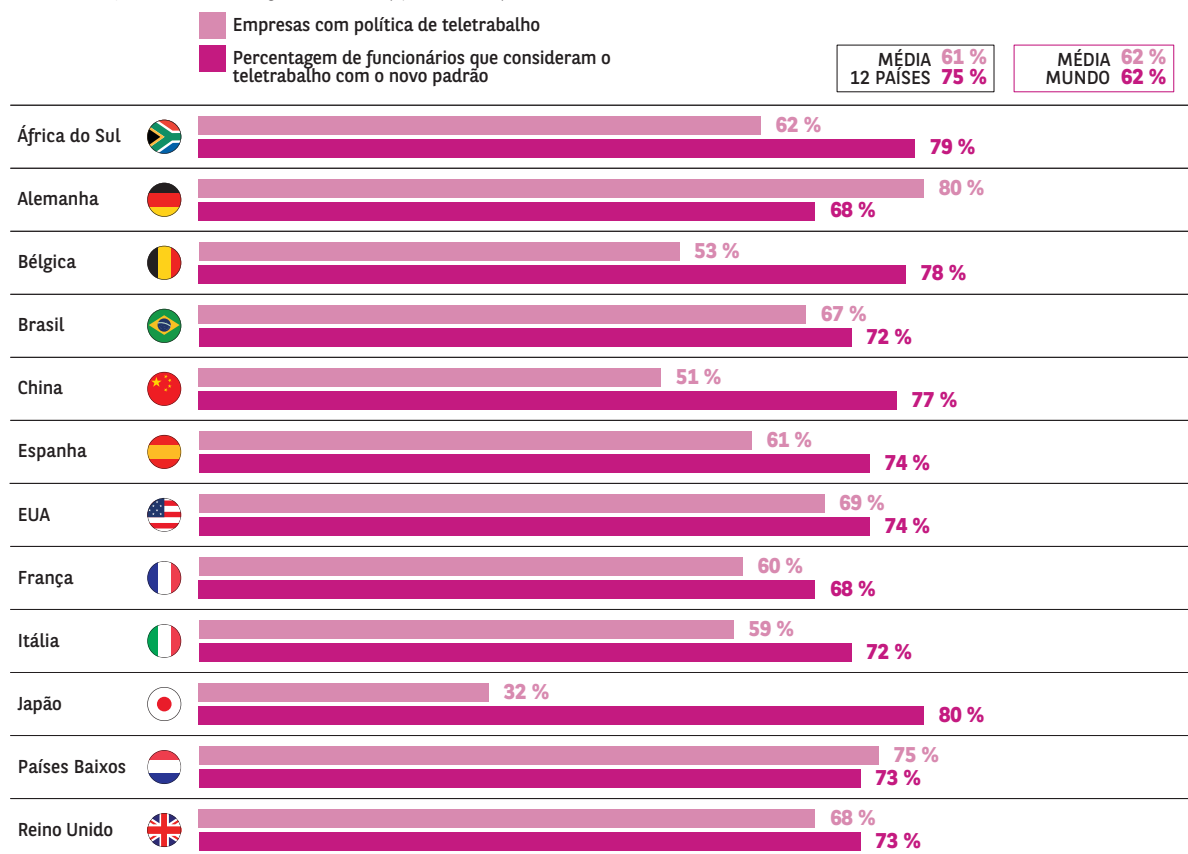
Particularmente nos países ocidentais, a crise sanitária reforçou o teletrabalho. Na verdade, este passou de uma moda a uma prática alargada a muitas empresas. Desejada por muitos funcionários, esta nova forma de trabalho e organização está, no entanto, distribuída de forma desigual.

Na Alemanha, 80% das empresas já introduziram este sistema. Em França, em 2019, 5,2 milhões de pessoas já se encontravam em teletrabalho. No Japão, 33% das empresas implementaram uma política de teletrabalho. Nos Estados Unidos, o teletrabalho quintuplicou em 5 anos, no período pré-COVID-19, e 25% a 30% dos funcionários deverão estar neste sistema de trabalho até finais de 2021.

**Fig. 25 / Contexto**

### Parcela de teletrabalho em alguns países no início de 2020 (Pré-COVID-19)

Fontes : McKinsey Global Remote Working Data & Statistics (Updated Q1 2020).

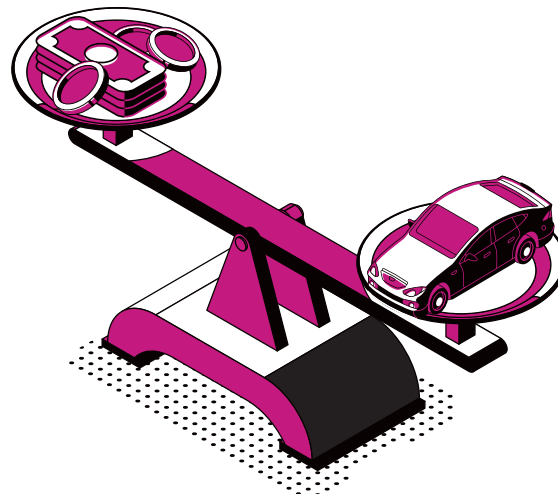


# UM SETOR ECONÓMICO QUE É MUITO IMPORTANTE

A "ligação" ao automóvel assume um tom ainda mais pragmático ou mesmo essencial, considerando o peso económico do setor em quase todos os países abrangidos pelo Observador Cetelem. Tal aspeto é, obviamente, medido em termos de número de veículos vendidos, que é a face visível do icebergue para os automobilistas consumidores. Mas, em termos mais amplos, além da produção em fábricas de montagem, o setor automóvel assume toda a sua dimensão quando consideramos também todos os subcontratantes dos fabricantes, tanto a montante como a jusante, que incluem as vendas, reparações, aluguer...

É costume dizer-se que, quando a construção está bem, está tudo bem. Poderíamos ser tentados a parafrasear, acrescentando que quando o automóvel circula, tudo circula com ele. Só na União Europeia, o sector representa 8,5% da produção industrial global, ou seja, 2,7 milhões de postos de trabalho diretos. Todos os países europeus do Observador Cetelem estão preocupados com esta presença

industrial, e o mesmo se passa com os países a nível mundial. Isto significa o peso económico do automóvel e, acima de tudo, as consequências sociais e humanas que uma crise como a que estamos a atravessar implica.

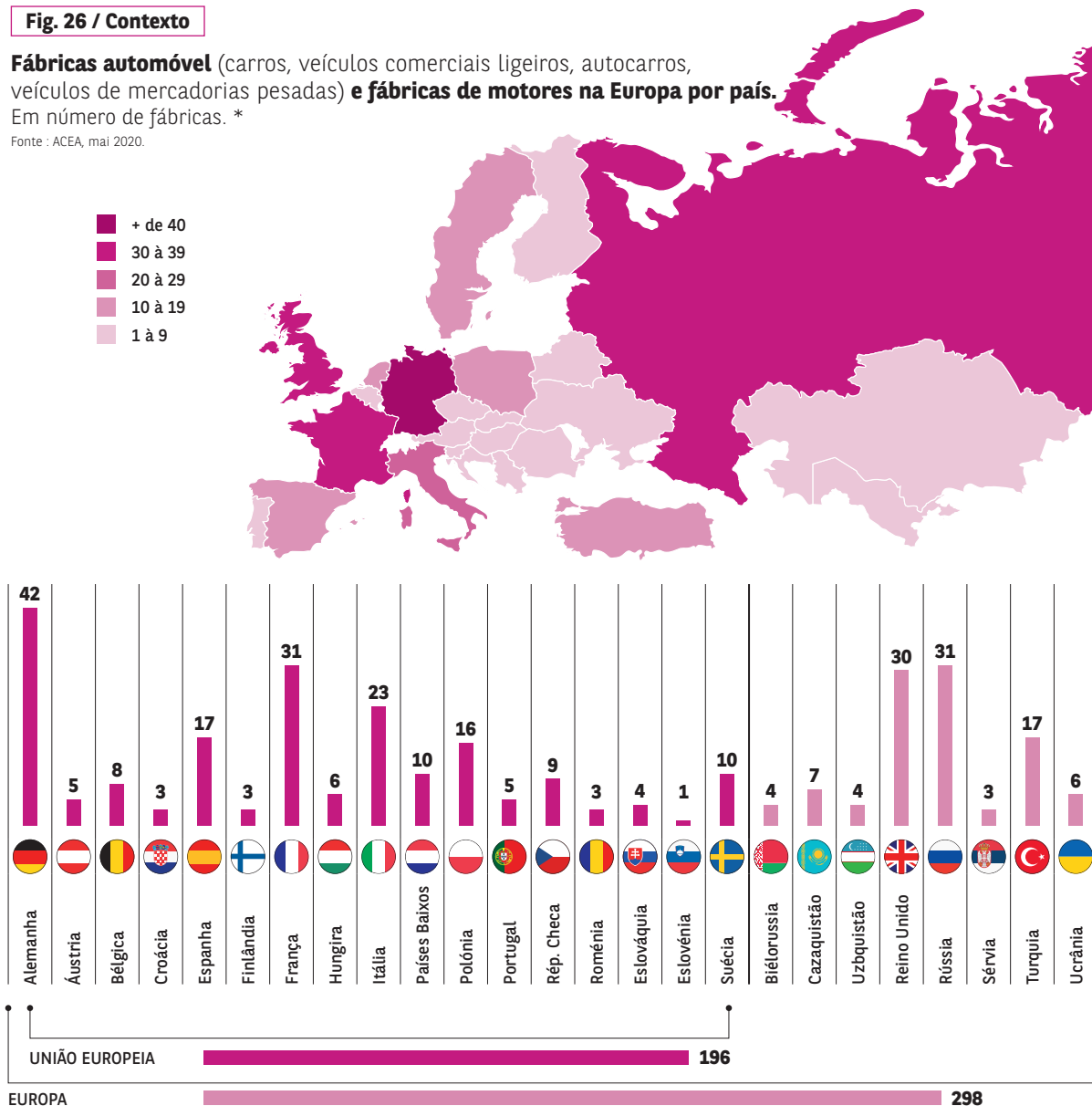


**Fig. 26 / Contexto**

**Fábricas automóvel** (carros, veículos comerciais ligeiros, autocarros, veículos de mercadorias pesadas) **e fábricas de motores na Europa por país.**

Em número de fábricas. \*

Fonte : ACEA, mai 2020.

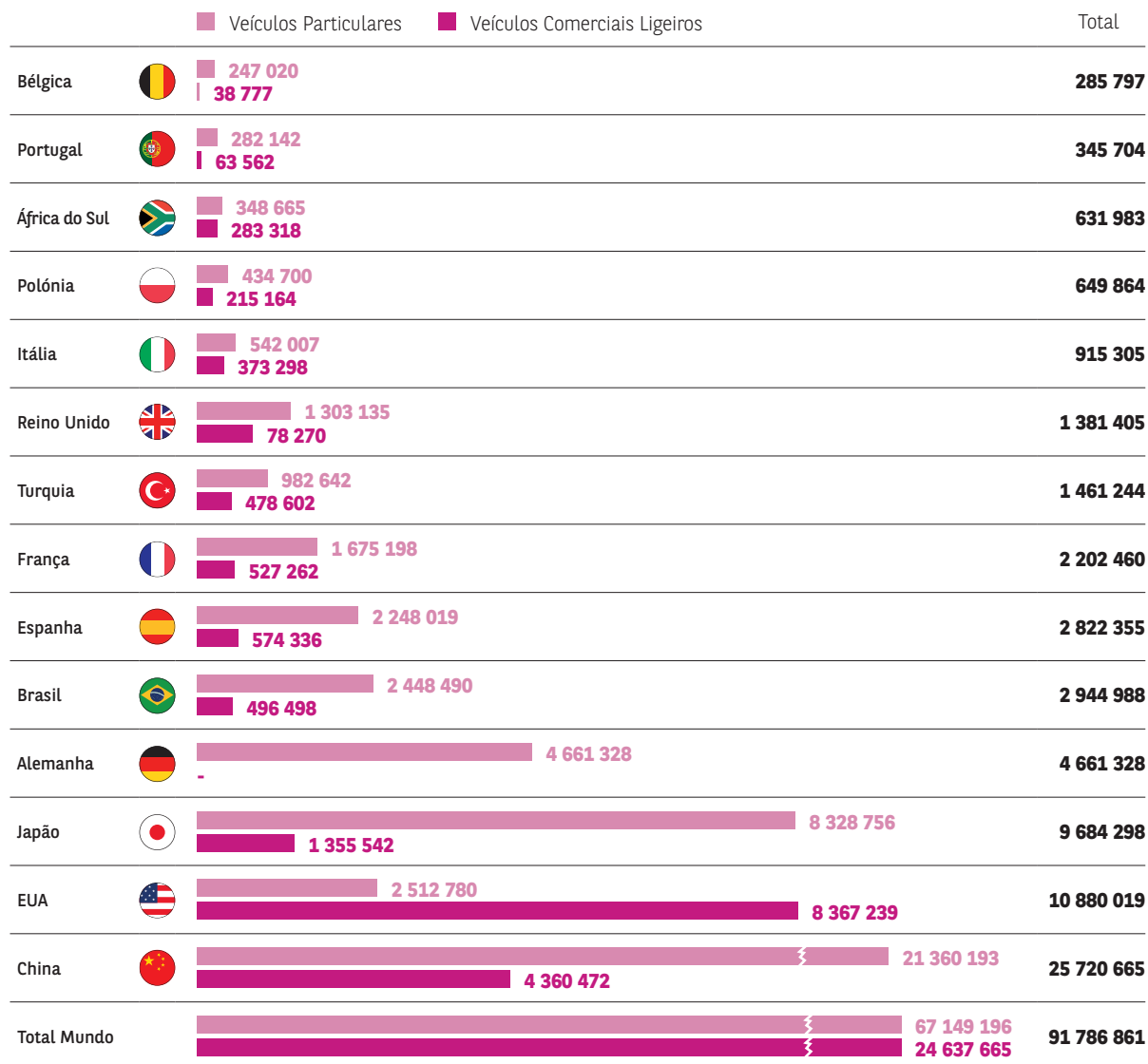


\*Muitos fornecedores e fabricantes de veículos e motores menores, entre outros, não estão incluídos nesta visão geral por razões de complexidade. Este mapa inclui os locais de produção dos motores da maioria dos membros da Associação Europeia de Fabricantes de Automóveis (ACEA), mas omite a transmissão, carroceria e quaisquer outras fábricas de peças de veículos.

**Fig. 27 / Contexto****Produção nacional de automóveis em 2019 por país (Veículos Particulares + Veículos Comerciais Ligeiros)**

Em número de veículos.

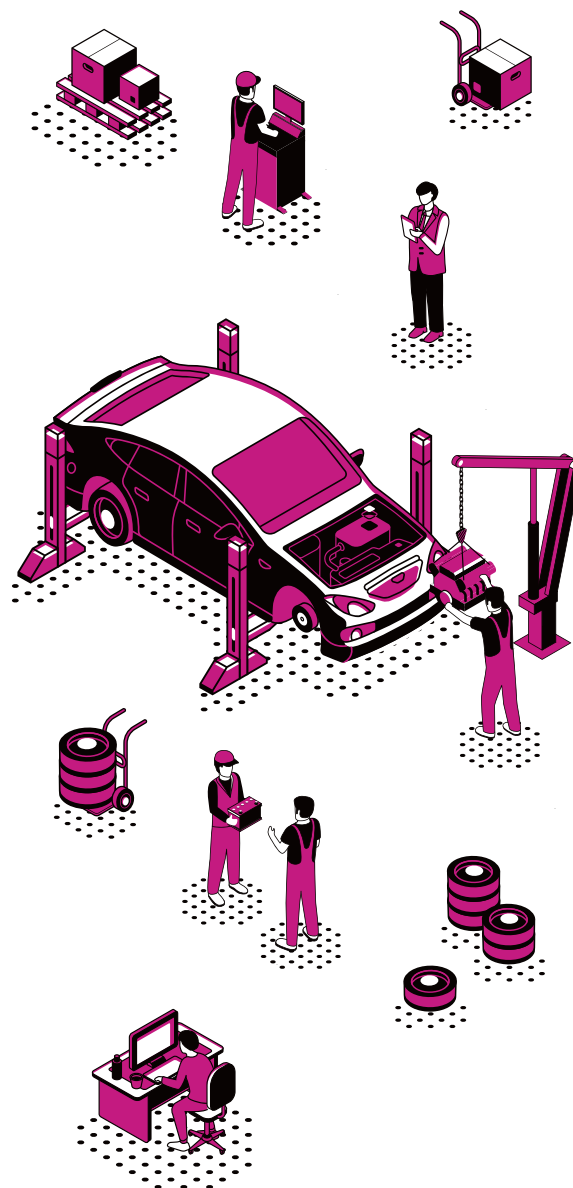
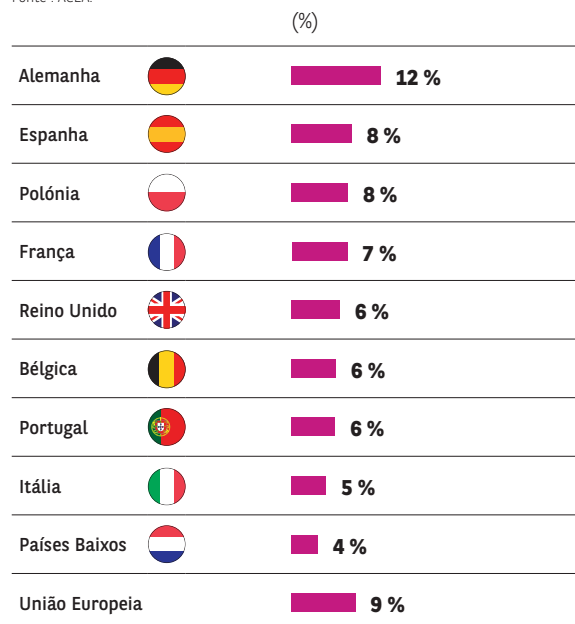
Fonte : OICA.



**Fig. 28 / Contexte****Produção nacional de automóveis em 2019 por país  
(Veículos Particulares + Veículos Comerciais Ligeiros)**

Partilha de empregos automóvel em todos empregos industriais, por país (dados de 2018). Percentagem não leva em consideração empregos nos setores não fabricantes (distribuição, aluguer, etc.).

Fonte : ACEA.



# UM INVESTIMENTO SEGURO

Se os valores de utilização e económicos por si só pudessem justificar a dificuldade de passar sem o automóvel, a crise sanitária tem posto em evidência outros aspetos que reforçam essa impressão. No estudo “Adoro o meu Automóvel” de 2017, 9 em cada 10 pessoas associaram o automóvel à liberdade. Quatro anos mais tarde, muitos mantêm essa opinião. 47% acreditam mesmo que a crise sanitária veio reforçar esta liberdade incomparável proporcionada pelo automóvel. **(Fig. 29).**

Portanto, é o valor da liberdade, mas também o valor de um local de refúgio. Com efeito, 76% dizem que dentro do seu automóvel se sentem protegidos do mundo exterior. E, mais uma vez, esse sentimento foi reforçado durante a crise, em 46% dos casos.

À dupla habitual formada pela China e pela Turquia juntam-se a Polónia, o Brasil e também a França, para erguer estes valores de liberdade e proteção. **(Fig. 30).** A Holanda está a dar um passo atrás em relação às outras nações para minorizar o investimento seguro, um sinal adicional da menor importância que o automóvel tem na vida quotidiana dos holandeses.

**3** PESSOAS  
EM **4**  
**SENTEM-SE PROTEGIDAS  
NO INTERIOR DA SUA VIATURA**

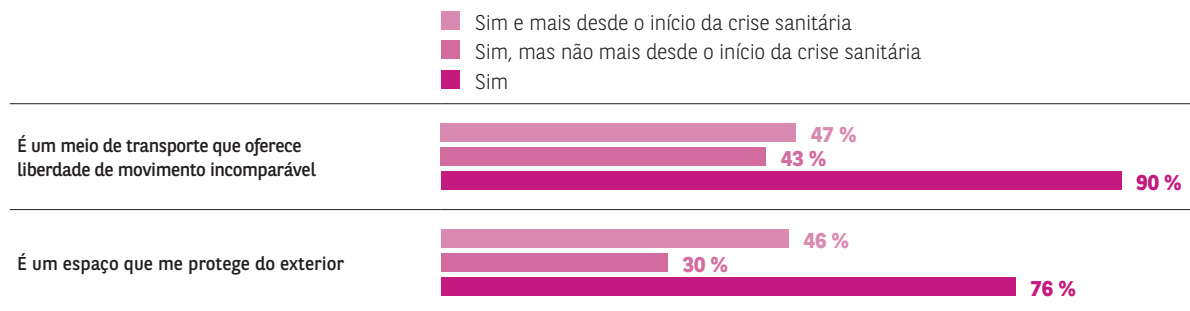




**Fig. 29****As sugestões a seguir correspondem à imagem do seu carro?**

Resposta única. % Sim.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel

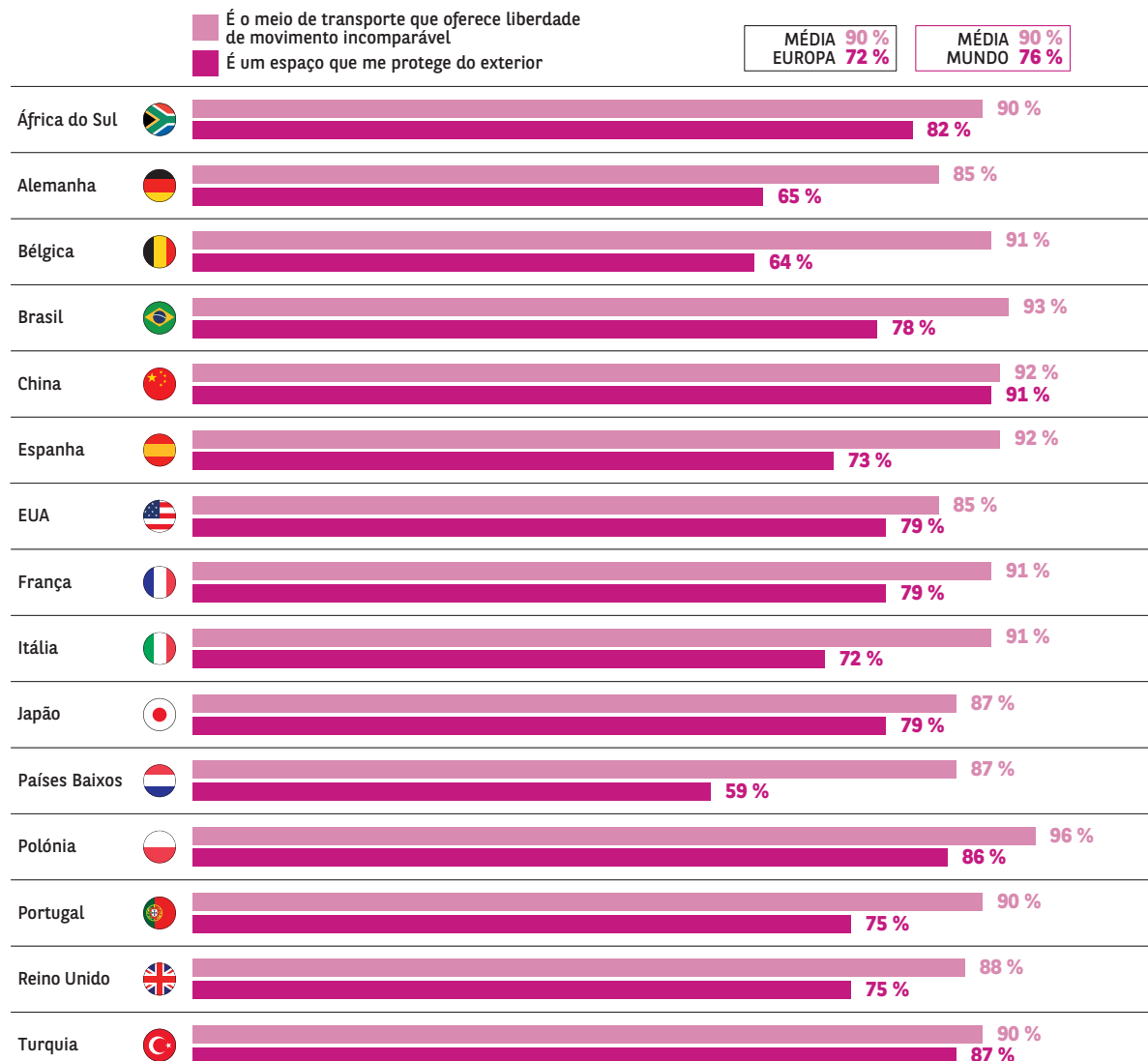


**Fig. 30**

### As sugestões a seguir correspondem à imagem do seu carro?

Resposta única. % Sim

Fonte : Observador Cetelem Automóvel



# ESSENCIAL

**85 %**

dos inquiridos usam principalmente as suas viaturas nas deslocações quotidiana

**6 pessoas em 10 não estão preparadas para viver sem a sua viatura**

**76 %**

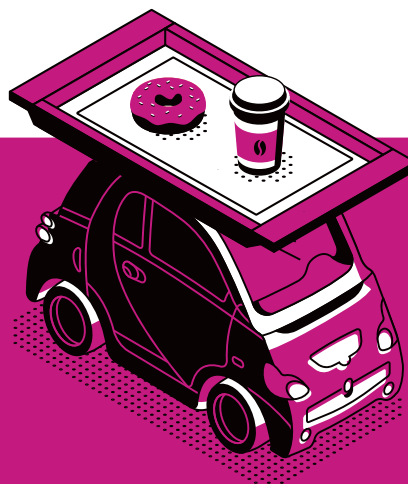
sentem-se protegidas no interior da sua viatura

**9 pessoas em 10 associam o automóvel à sua liberdade (como em 2017)**

**7 automobilistas em 10 são apegados à sua viatura porque ela é útil**

**47 %**

estimam que a crise sanitária reforçou o sentimento de liberdade associado ao automóvel





# 3

## UMA UNIÃO QUE SE REINVENTA

---

Contestada, mas insubstituível. Criticada, mas indispensável. Colocada na lista negra, mas intemporal. A relação entre automobilistas e o automóvel é um “Amo-te, mas também não”, que está sempre em jogo. Mas, como muitos casais que passaram por momentos difíceis e sempre foram capazes de dialogar para resolver os problemas, parece que esta dupla tem ainda dias bons pela frente. Desde que voltem a cativar os termos e a estrutura da sua ligação e adotem um novo estilo de vida.

# UMA UTILIZAÇÃO COMPLEMENTAR

## COABITAÇÃO DESEJADA COM AS FORMAS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Vimos que a posição do automóvel, principalmente na cidade, era contestada. No entanto, não se trata de fazê-lo desaparecer da paisagem, mas sim de considerar uma ligação aberta, que abra caminho a outras formas de transporte mais na moda, de preferência sem emissões de carbono. Na verdade, 82% dos inquiridos acreditam que tal é exequível com menos automóveis e mais transportes não motorizados. **(Fig. 31)** Essa aspiração à coabitação urbana, em todos os sentidos da palavra, é partilhada por todos os países. Mais uma vez, sobre este tema, encontramos as tradicionais oposições geográficas. Por um lado, estão os países emergentes e mediterrânicos, e a China, com uma posição mais favorável. Por outro lado, a França, a Alemanha e a Bélgica, os três países onde a ecologia política é a mais expressiva, parece mostrar convicções mais fracas, mas esta coabitação encontra-se também parcialmente implementada. Prova disso são as vendas de bicicletas e de *E-bikes* (bicicletas elétricas), que experimentaram uma verdadeira expansão com a crise sanitária, e o desenvolvimento de ciclovias nesses países, mas também noutros.

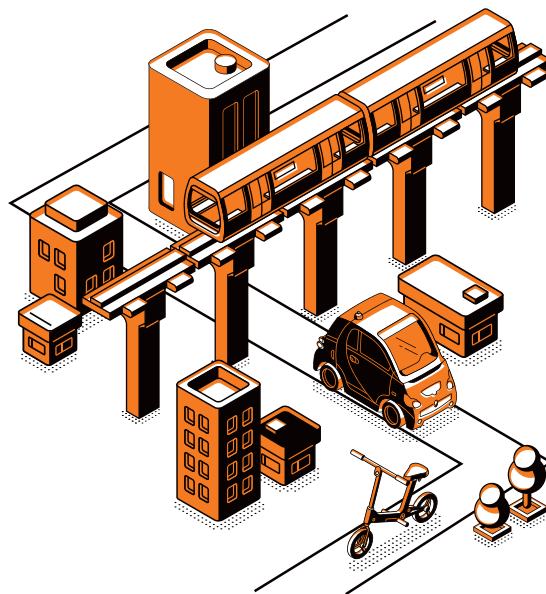
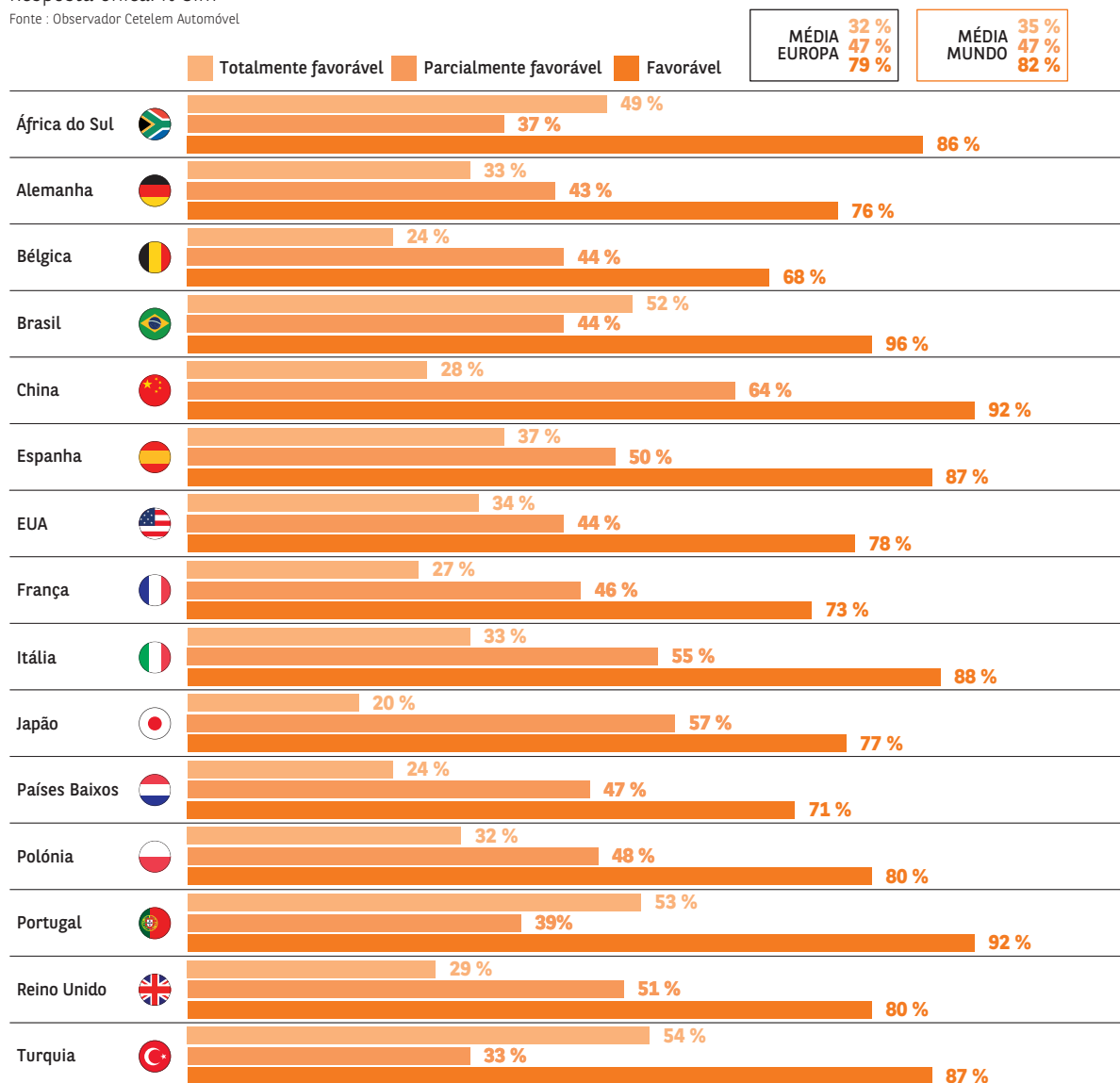


Fig. 31

### É a favor ou contra mais espaço aos meios de transporte ligeiros e peões no desenvolvimento das cidades (a pé, bicicletas, trotinetes, etc.), mesmo que isso implique penalizar ou restringir o uso do automóvel?

Resposta única. % Sim

Fonte : Observador Cetelem Automóvel



**Fig. 32 / Contexto**

### Planos de ciclovias durante Covid-19

Fontes : (1) Le Parisien, (2) Mairie de Paris, (3) Welovecycling, (4) The Boston Globe, (5) Publico.

---

França		Desenvolvimento de <b>ciclovias temporárias</b> em várias grandes cidades de França, <b>incluindo 150 km em Paris e subúrbios.</b> <sup>(1)</sup>
		<b>Paris</b> <sup>(2)</sup> Oficialização do projeto "RER Vélo": <b>650 km de ciclovias.</b>
Bélgica		<b>Bruxelas</b> <sup>(3)</sup> <b>40 km de novas ciclovias</b> e incentivo ao ciclismo.
Itália		<b>Milão</b> <sup>(3)</sup> <b>Requalificação de 35 km de espaço público</b> , criação de novas ciclovias e redução dos limites de velocidade.
EUA		<b>Boston</b> <sup>(4)</sup> Desenvolvimento de <b>ciclovias temporárias</b> , planeadas para se tornarem <b>permanentes.</b>
Portugal		<b>Portugal</b> <sup>(5)</sup> Desenvolvimento de <b>104 km de ciclovias</b> , 90 km dos quais em Lisboa.

---

**Fig. 33 / Contexto**

### Principais indicadores do mercado de bicicletas assistidas eletricamente

Fontes : (1) Confederation of the European Bicycle Industry, (2) Market and Markets, (3) ECF, (4) Shimano.

---

**x2**  
Vendas veículos assistidos eletricamente (VAE) na europa até 2025<sup>(1)</sup>

**3 milhões**  
de veículos elétricos na Europa em 2019.<sup>(2)</sup>

**17%**  
quota de mercado<sup>(3)</sup>

---

**23%**  
de vendas de VAE entre 2018 e 2019.<sup>(3)</sup>

**1 Europeu em 4**  
gostariam de comprar uma bicicleta ou já tem uma em 2020.<sup>(4)</sup>

---



## AS RESTRIÇÕES DE CIRCULAÇÃO NA CIDADE SÃO INDISPENSÁVEIS, MAS EM NÚMERO MUITO ELEVADO

Sobre a questão das restrições de circulação, encontramos a mesma ambivalência em relação ao automóvel: que deve ser simultaneamente controlado, mas não escravizado. Enquanto 3 em cada 4 pessoas acreditam que a circulação alternada, as portagens urbanas e a proibição

de circulação para determinados veículos são indispensáveis e úteis, mais de metade também considera que são demasiado numerosas e suficientemente restritivas. **(Fig. 35)**. Como se o equilíbrio entre “a cenoura e a vara” estivesse prestes a ser alcançado e não fosse já necessário juntá-los de novo. Isso não impede que alguns países se projetem num futuro restritivo, onde os veículos a diesel e a gasolina se tornariam *persona non grata* dentro das cidades..

**Fig. 34 / Contexto**

### Fatores-chave em zonas de baixa emissão

Fontes : Transport & Environment, ADEME.

**+40%**

de zonas de restrição  
entre 2011 e 2020.

Quase **250**

zonas com restrições de circulação na europa em  
abril 2020, concentradas nas principais cidades.

Fim previsto para venda de veículos a diesel e gasolina

**2030**



Países Baixos

**2040**



França

**2040**



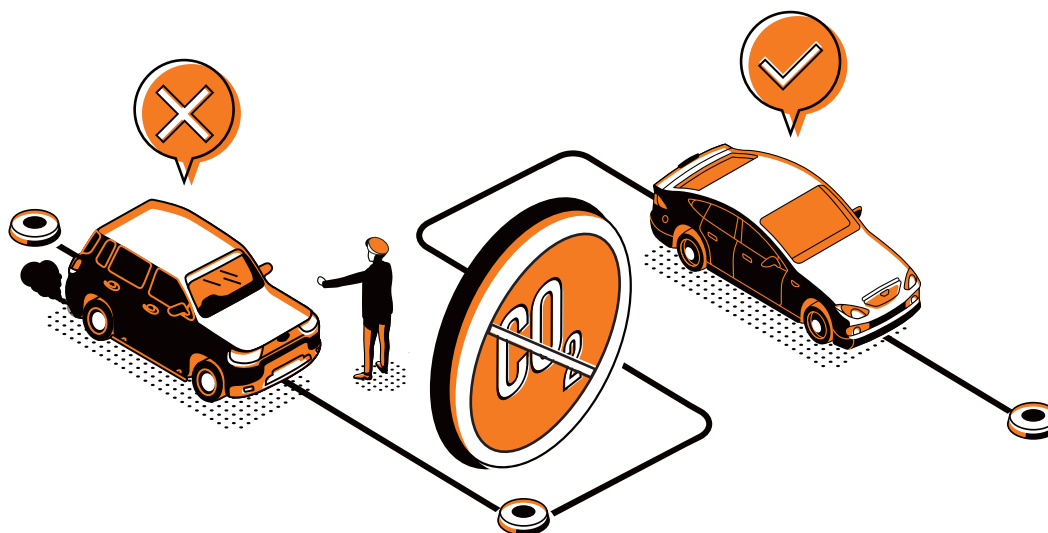
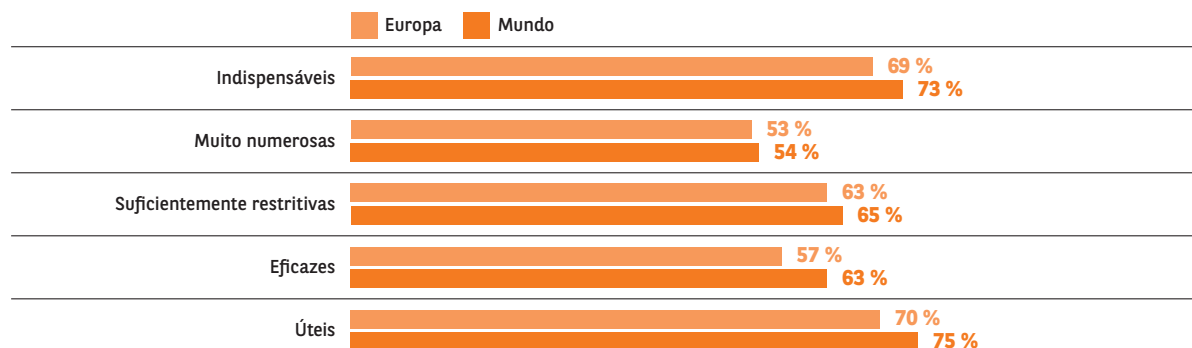
Reino Unido

**Fig. 35**

**Em relação às medidas para restringir o tráfego de veículos motorizados para limitar a poluição (tráfego em alternância, portagens urbanas, proibição de circulação de determinados veículos ...), acha que são ...?**

Resposta única. % Sim

Fontes : Observador Cetelem Automóvel

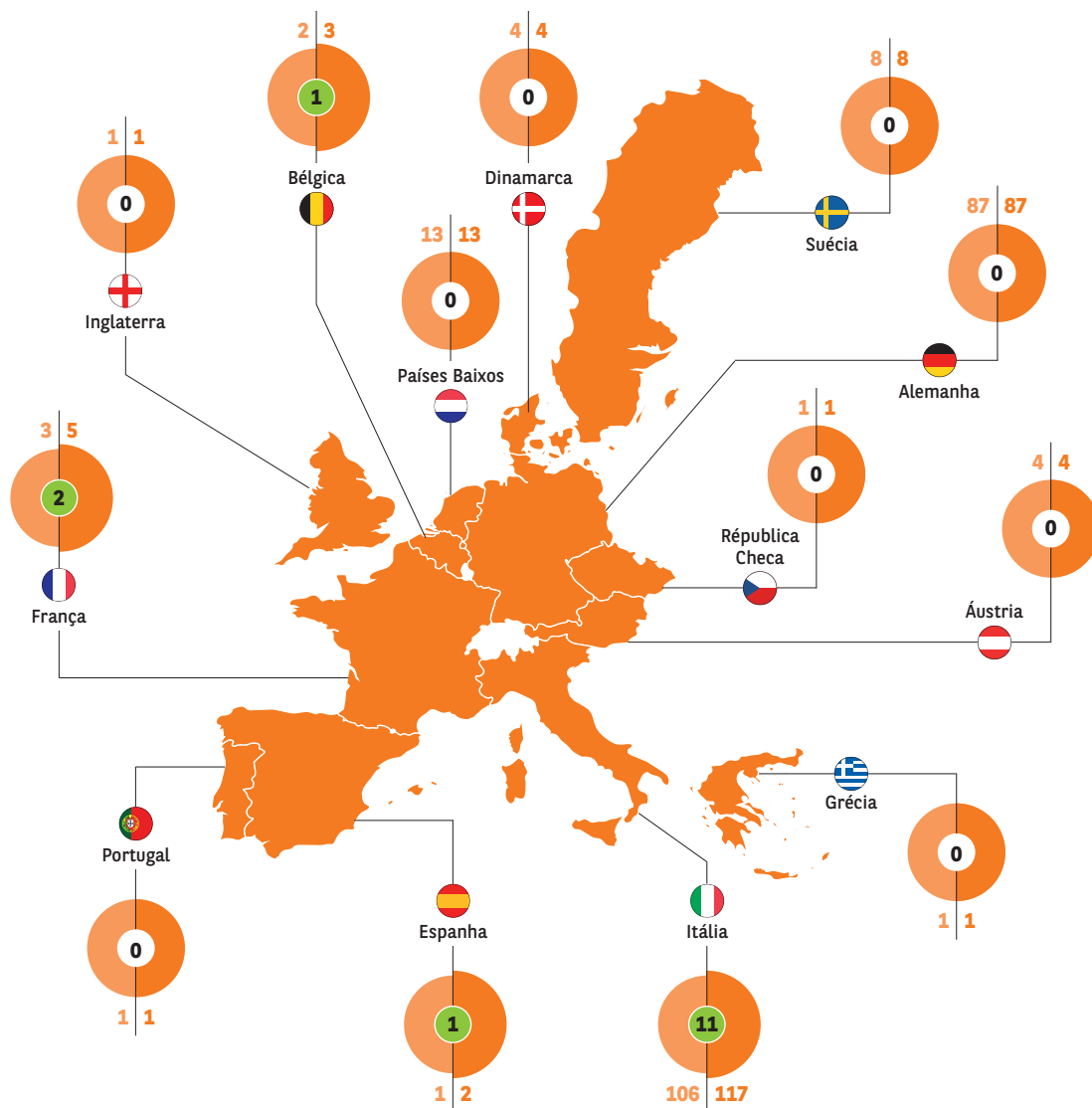


**Fig. 36 / Contexto**

**Número de zonas de baixa emissão por país na Europa**

Fonte : ADEME.

Número de zonas 2019	Número de zonas 2020	Varição 2020 vs 2019
●	●	⊗



# A ATRAÇÃO DOS VEÍCULOS USADOS



## VENDAS QUE RESISTEM À CRISE


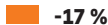


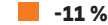


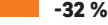


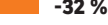


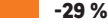

Uma sedução que foi de novo recuperada no que se refere ao automóvel parece estar também no poder de atração que o veículo usado (VO) tem e irá demonstrar. Numa média a nível global, um quarto das próximas compras será efetuada neste mercado. Os portugueses, polacos, sul-africanos, holandeses e franceses são os que, em maior número, numa percentagem superior a 30%, ponderam esta hipótese. Chineses, espanhóis e japoneses rejeitam esta perspetiva, numa percentagem de cerca de 90%.

Ainda mais interessante é o facto de, em muitos países, nos primeiros meses da crise sanitária, os usados terem apresentado uma resistência ao colapso do mercado, em comparação com os veículos novos. À sua maneira, assumem a posição de uma espécie de investimento seguro, uma propriedade que seria mais imune à crise e às suas consequências. Nestes tempos de incerteza, em relação aos quais ainda não foi definido o fim, este estatuto dos veículos usados é, sem dúvida, suscetível de atrair novos e numerosos seguidores.

**Fig. 37 / Contexto**

### Mudança nas matrículas de veículos novos e usados, no primeiro semestre de 2020 (variação % em 2020 vs 2019)

Fontes : CCFA, KBA, ANFIA, ANFAC, GANVAM/IEA, SMMT.

	Usados	Novos
França 	 -17 %	 -39 %
Alemanha 	 -11 %	 -64 %
Itália 	 -32 %	 -45 %
Espanha 	 -32 %	 -51 %
Reino Unido 	 -29 %	 -49 %

## A ADORAÇÃO DOS USADOS

O recurso ao mercado de segunda mão foi sempre um movimento natural quando os tempos económicos se tornam mais complicados. 2020 não é exceção. A nível mundial, as vendas de automóveis de ocasião resistem melhor do que as vendas de automóveis novos.

Os veículos muito antigos (com mais de 10 anos), cuja qualidade e robustez cresceram de forma constante nos últimos anos, representam o único acesso possível ao automóvel para as famílias com menos recursos. O envelhecimento regular das frotas em circulação nos Estados Unidos e na Europa Ocidental recorda-nos que os usados abrangem agora todas as categorias de veículos.

Além disso, o peso das empresas no mercado de veículos novos, que mantêm os seus automóveis por períodos cada vez mais curtos, está a alimentar cada vez mais o mercado de usados de veículos recentes e bem conservados. E o mesmo é válido no que se refere ao número crescente de retornos provenientes do aluguer que, após 3 ou 4 anos de uma primeira vida como veículo novo, estão a encontrar um segundo fôlego no recente mercado de segunda mão. Os agregados familiares são beneficiados com isto, o mesmo acontecendo com os distribuidores. Se o valor e a margem dos veículos de ocasião forem inferiores, os concessionários não têm que os partilhar com um fabricante. Durante muito tempo considerado como secundário, o mercado de segunda mão está gradualmente a tornar-se um mercado essencial para o comércio e para os automobilistas.

## UM VALOR ECONÓMICO SEGURO

Num contexto em que a tensão económica foi muito acentuada para as famílias, o mercado de usados faz a diferença, uma vez que as famílias têm um orçamento menor para gastar na compra de um novo veículo. Outra vantagem é a diferença de preço ser significativa (48%), e um novo modelo desvalorizar de forma mais rápida (34%). Estes são os argumentos financeiros que reforçam o valor dos usados.

## MENOS DE UM ANO E JÁ É ATRAENTE

O arrojado primo-irmão dos usados, o veículo com menos de um ano, apresenta alguns argumentos de atração que nem sempre deixam as pessoas indiferentes. Encontramos quase o mesmo número de pessoas que são de opinião que é um bom compromisso entre o novo e o usado ou que julgam que é caro em comparação com um usado com mais tempo (respetivamente, 26% e 22%) **(Fig. 38)**.

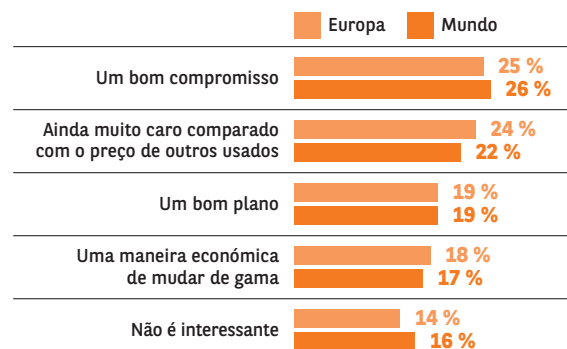
1 em cada 5 pessoas concordam que este é, mesmo assim, um bom plano.

**Fig. 38**

### Na sua opinião, comprar um veículo usado com menos de um ano é:

Resposta única

Fonte : Observador Cetelem Automóvel



# COMPRAR DIFERENTE

## MÚLTIPLOS CRITÉRIOS DE COMPRA PARA BAIXAR O ORÇAMENTO

Em tempos de crise sanitária, a questão económica continua, mais do que nunca, a ser central no processo de aquisição. A fim de reduzir os custos com automóvel, os consumidores terão que decidir com base em numerosos critérios, sem que qualquer um deles tenha realmente preponderância. No topo da lista estão o tamanho do veículo, a escolha de um usado, a escolha de uma marca menos prestigiada ou *low-cost*, com percentagens muito próximas (respetivamente, 32%, 27% e 26%). **(Fig. 39)**. Dependendo dos rendimentos, a ordem é um pouco diferente, com preponderância da redução no tamanho do veículo para reduzir gastos. **(Fig. 40)**.

No fundo, a segurança, a robustez e a qualidade rodoviária constituem um trio ao qual não se pode renunciar (respetivamente, 9%, 10% e 10%). Chamamos a atenção para o facto de que a desistência de um veículo que protege o ambiente recolhe apenas 14% dos votos. Este assunto já não está aberto a discussão e abre caminho para uma nova aliança, como veremos em breve..

## PRIORIDADE À NÃO PROPRIEDADE

O serviço em vez da propriedade estrita. A utilização em vez do desgaste. Após o MaaS (*Mobility as a Service*) [Mobilidade como um Serviço], seja bem-vindo ao CaaS (*Car as a Service*) [Automóvel como um Serviço], ou seja, o automóvel como vetor para deslocações, sem implicar qualquer noção de propriedade exclusiva e aspetos patrimoniais. Isto sem contar com as muitas vantagens: acesso mais rápido e barato, consumo em tempo ou quilómetros, ausência de investimento, fim da depreciação do capital que já não possuímos, racionalização das frotas que serão partilhadas de forma a deixarem uma pegada ambiental melhorada. Há muito reservadas às empresas, as soluções de locação com opção de compra ou locação a longo prazo são cada vez mais convincentes para os agregados familiares.

O acesso fácil e seguro à mobilidade automóvel para os consumidores, a promessa de uma renovação de contrato programada e quase autónoma em relação à conjuntura para os fabricantes e distribuidores... a locação parece, em muitos aspetos, ser uma panaceia automóvel.

## PROMOVER A PRODUÇÃO LOCAL

Estreitar os laços com o automóvel significa também estreitar os laços com o país de origem. O último Observador Cetelem sobre o consumo europeu deu destaque à importância atribuída à defesa dos interesses locais. O sector automóvel não constitui uma exceção. 3 em cada 4 pessoas dizem

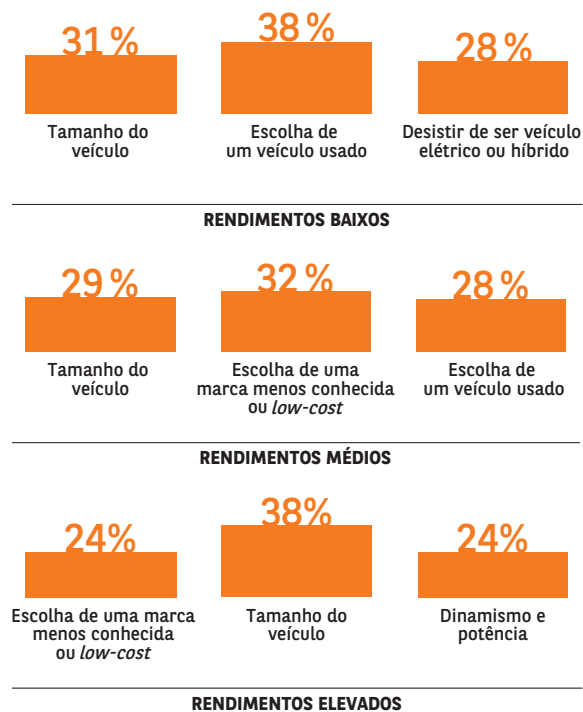
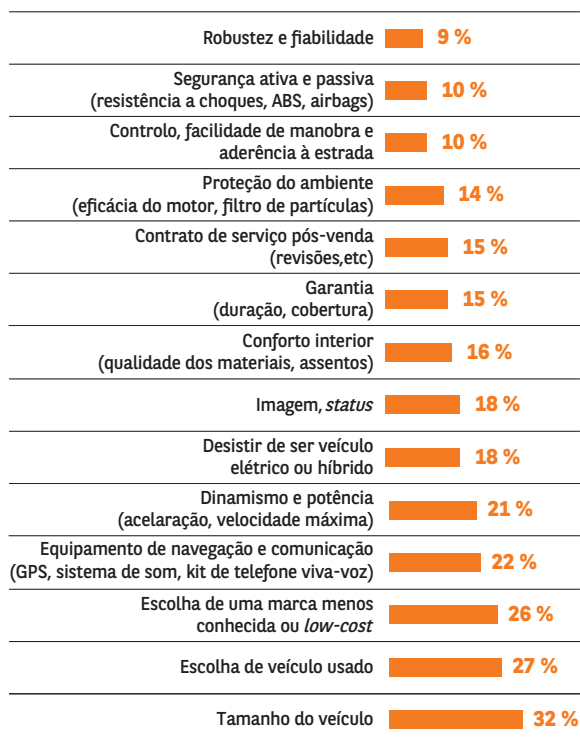
que preferem comprar de um veículo produzido ou montado no seu país. **(Fig. 41)**. Com exceção da Bélgica e da Holanda, onde não existem fábricas de montagem de automóveis, todas as percentagens registadas são próximas ou acima da média. Os turcos exibem o maior nacionalismo, o qual, sem dúvida, não é alheio à criação da marca TOGG.

**Fig. 39/ 40**

### Para reduzir o orçamento de compra do seu veículo, com que critérios está pronto para reduzir no seu carro?

Âmbito mundial. 3 respostas no máximo. Entre os entrevistados que planeiam comprar um carro nos próximos 12 meses e que têm um orçamento em declínio devido à crise.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel.

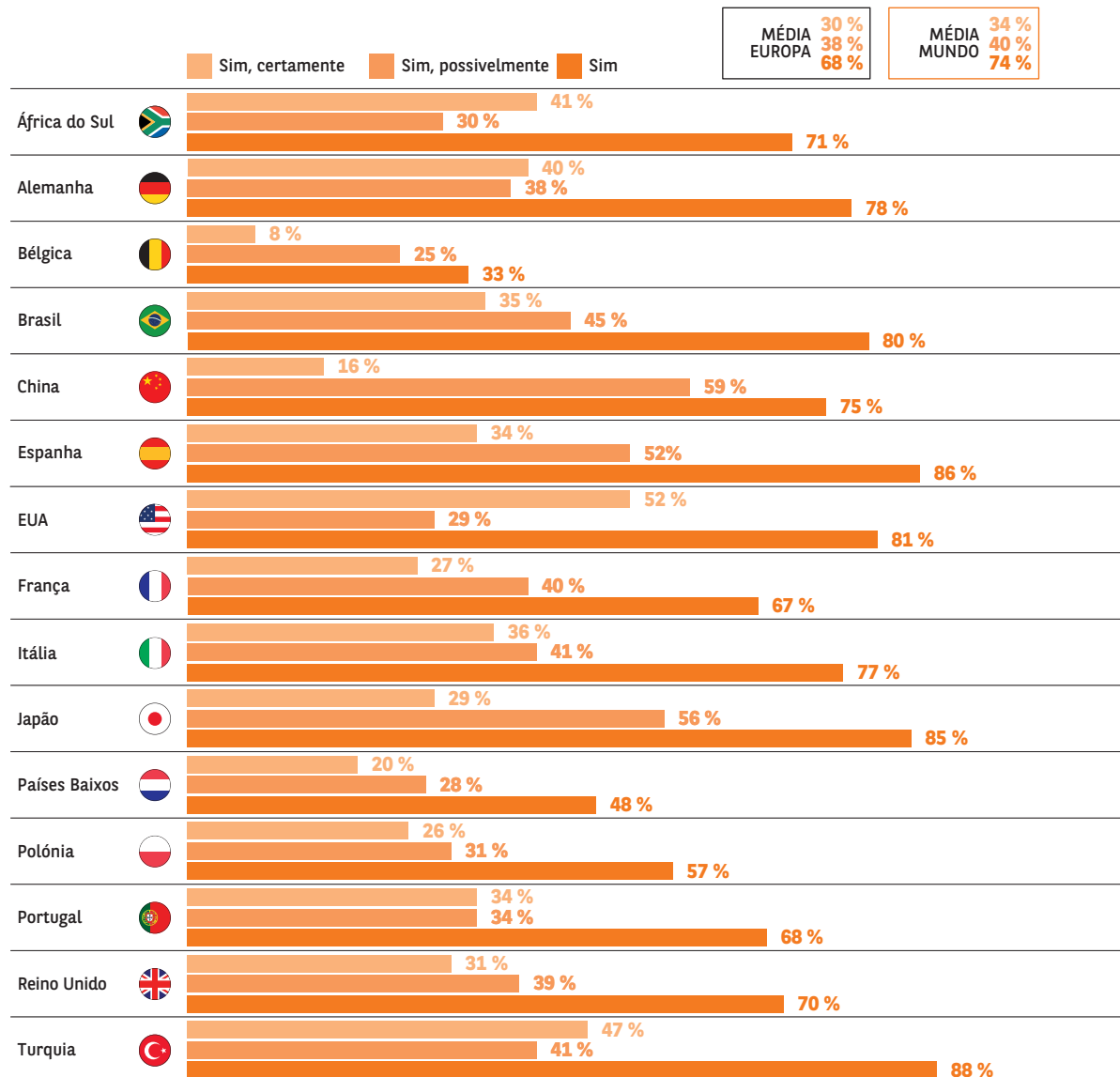


**Fig. 41**

### Vai privilegiar um veículo produzido ou montado, total ou parcialmente, no seu país?

Resposta única. % Sim. Indivíduos que tencionam inquirir uma viatura nos próximos 12 anos.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel



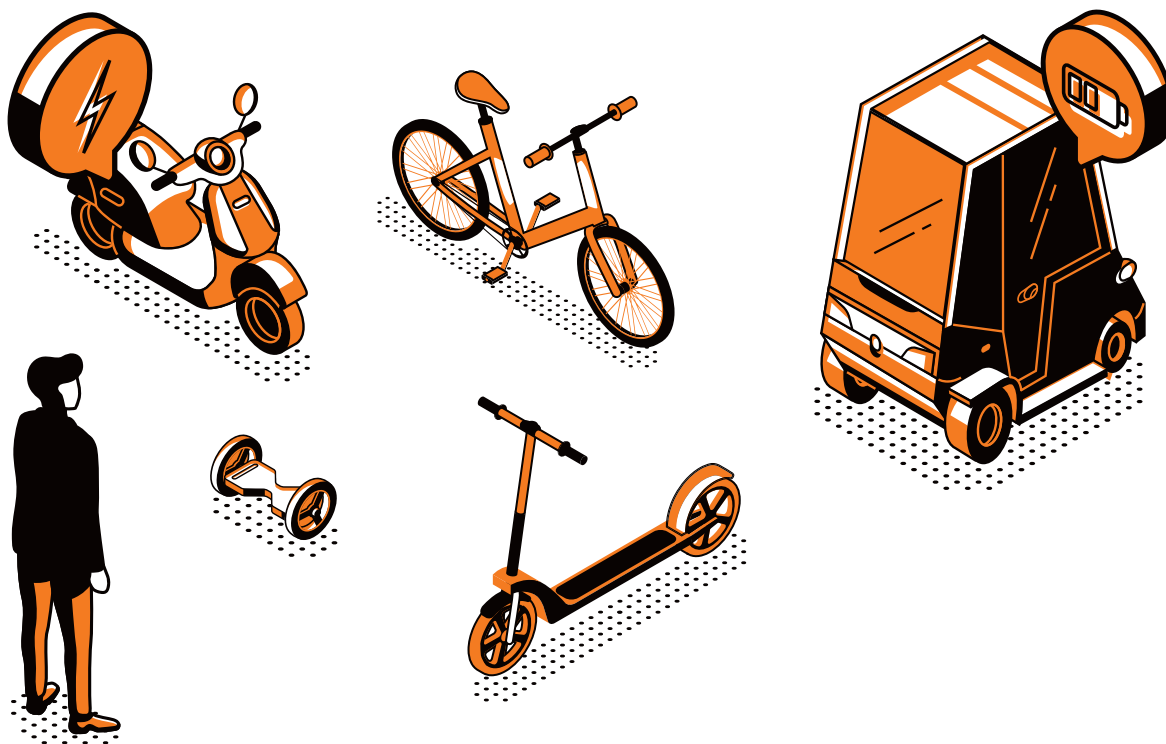


## TOGG, A TURQUIA MARCA O SEU TERRITÓRIO

Conhece o TOGG (Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu)? Talvez ainda não, mas os turcos certamente que sim. Impulsionadas pelo governo e especialmente pelo presidente Erdogan, cinco empresas locais juntaram-se em consórcio para produzir os primeiros automóveis elétricos fabricados na Turquia, em Bursa. O governo comprometeu-se a comprar 30.000 desses modelos concebidos pela Pininfarina. Um sedan e um SUV estão atualmente programados para conquistar o mercado turco a partir de 2022 e, eventualmente, o mercado internacional.

## FAVORECER OS VEÍCULOS MENOS POLUENTES

Os critérios de compra utilizados pelos automobilistas demonstraram que eles não estavam inclinados a sacrificar a proteção ambiental. Em relação à aquisição de um novo veículo, eles levam a sua reflexão ainda mais longe, com o desejo de que os veículos menos poluentes sejam favorecidos. Este favorecimento teria por base, em primeiro lugar, a redução do IVA (81%), condições preferenciais de circulação (67%) e o apoio dos organismos e administrações locais através de compras preferenciais (78%).



# UM APOIO ESTATAL BEM-VINDO

## AJUDAS QUE DEVEM BENEFICIAR OS QUE TÊM RENDIMENTOS MAIS BAIXOS

Este último resultado, que vê os organismos e administrações chamadas a intervir, ilustra o desejo de que os Estados desempenhem um papel ativo na cativação e na revalorização do automóvel.

Isto é particularmente verdade no que se refere ao apoio que devem prestar aos agregados familiares com rendimentos mais baixos, através das ajudas governamentais. 3 em cada 4 pessoas expressam esta opinião, incluindo, mais ou menos, as mesmas nações, países mediterrânicos e países emergentes. **(Fig. 42)**. A taxa de “muito favorável” é, assim, superior a 50% na Turquia, onde os automobilistas se encontram ainda seduzidos pelos auxílios concedidos em 2019.

Logicamente, os agregados familiares com menores rendimentos são os mais inclinados a julgar esta medida como positiva.

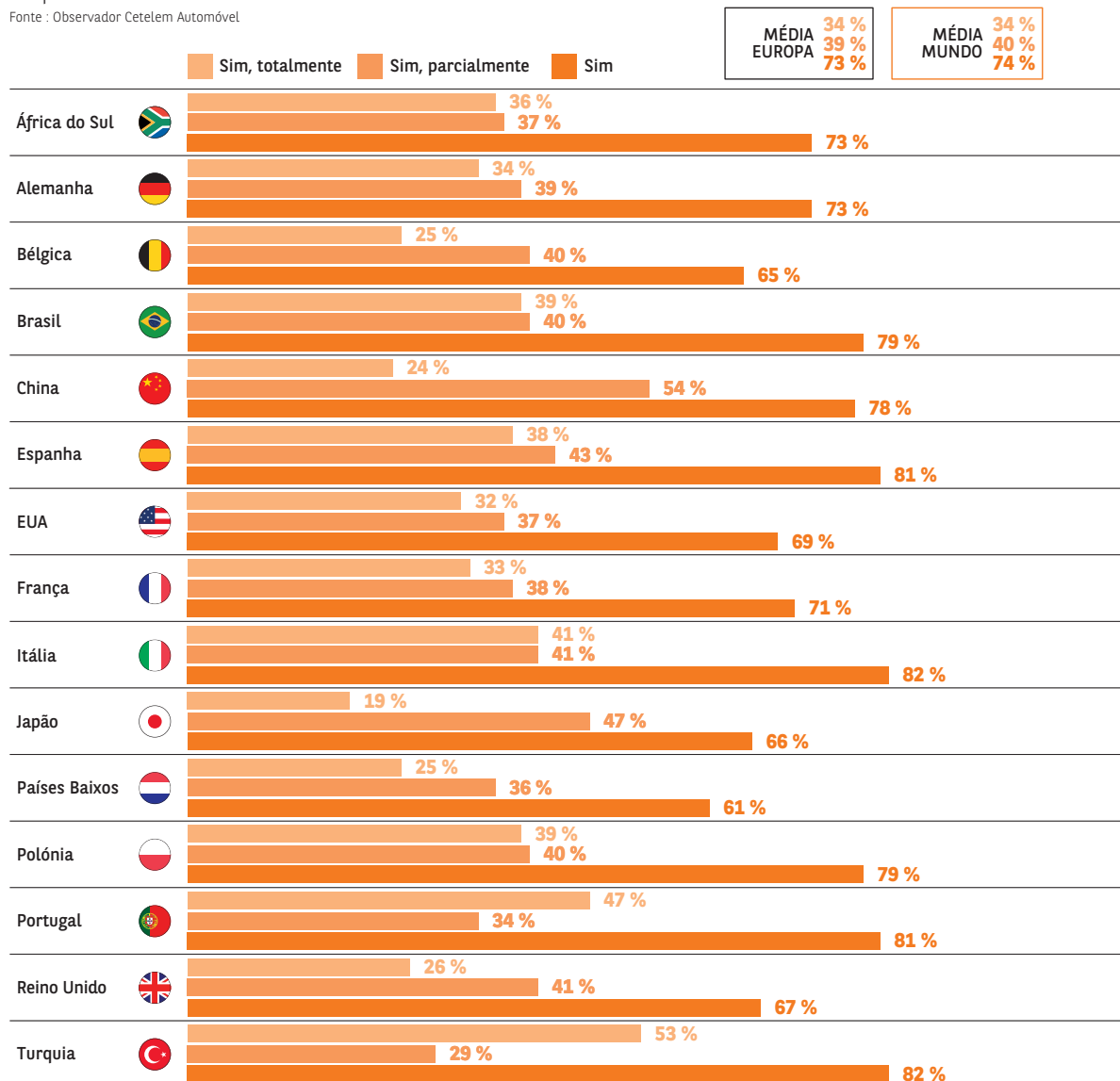


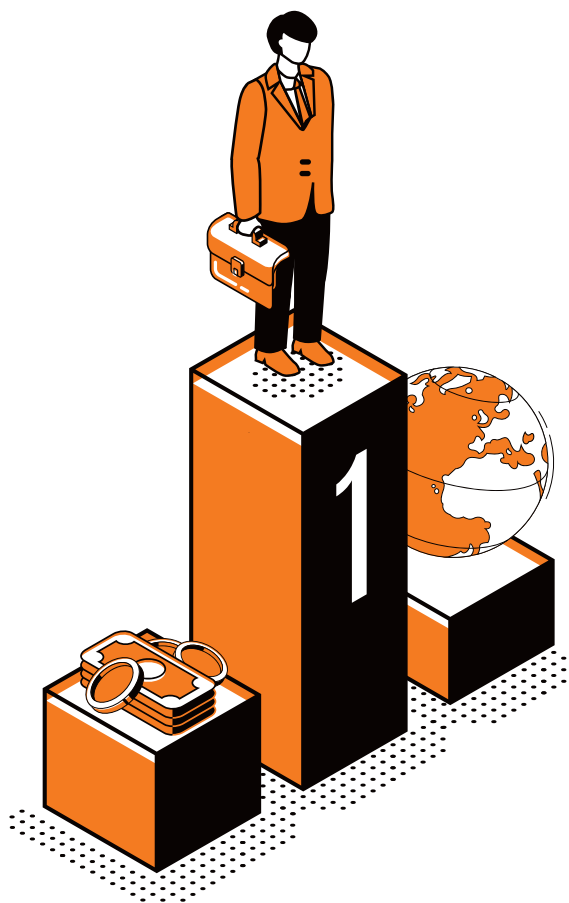
Fig. 42

### Os apoios governamentais para auxílio à compra de veículo devem ou não ser ajustados aos rendimentos das famílias?

Resposta única. % Sim.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel





## PRIORIDADE À ECONOMIA, AMBIENTE E DEFESA DOS INTERESSES LOCAIS

Em termos mais latos, embora a crise sanitária esteja a afetar profundamente o setor automóvel, o princípio das ajudas e de ações firmes não é posto em causa, muito pelo contrário. Contudo, espera-se que seja estabelecida uma espécie de pacto entre os Estados e os construtores, que verão o apoio dos primeiros ligado ao cumprimento de determinadas condições pelos últimos.

Uma delas consiste em manter os postos de trabalho na sua totalidade. 84% das pessoas querem que tal aconteça (**Fig. 43**). É a confirmação de que estão plenamente conscientes da importância económica e social do automóvel. O segundo resultado desta percentagem reforça esse ponto de vista. O compromisso das marcas em não aumentar os seus preços recolhe 81% de opiniões favoráveis.

O respeito pelo ambiente não é, no entanto, esquecido. 81% dos inquiridos continuam a entender que fazem parte das condições de concessão de apoios.

O nacionalismo industrial está também em evidência, com a tendência de relocalização a voltar à linha da frente em tempos de COVID-19. 73% deseja que a produção total ou parcial de veículos seja efetuada no país de origem. 71% convida à relocalização de determinadas produções.

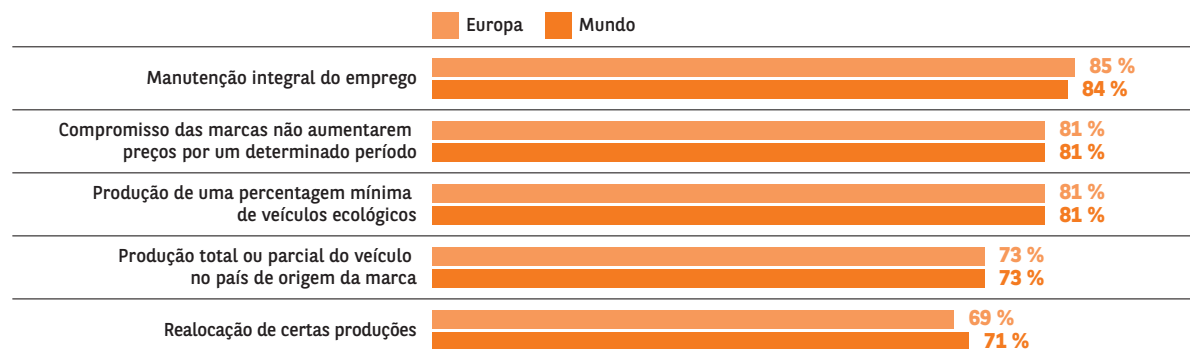
Em todas essas questões, a França registou a percentagem mais elevada. E mesmo nos Estados Unidos, um país menos industrial e mais liberal, a percentagem é igualmente muito elevada.

**Fig. 43**

### O apoio dos governos ao setor automóvel deve depender do cumprimento por parte de que condições por parte do setor?

Resposta única. % Sim.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel



# UM FUTURO MAIS DIGNO

## 1 EM CADA 2 PESSOAS ESTÁ PRONTA A COMPRAR UM HÍBRIDO OU UM ELÉTRICO

Para voltar a ter uma vida alegre e partilhar longos momentos de felicidade com os automobilistas, o setor automóvel tem todo o interesse em ficar firmemente ecológico. Cerca de 1 em cada 2 inquiridos referiu que o seu próximo veículo será híbrido ou elétrico (**Fig. 44**). Em relação à primeira forma de energia, os espanhóis destacam-se claramente do grupo, ao serem 42% a considerar essa opção. Os chineses e os britânicos são os que, em maior número, querem mudar para o modo elétrico (27% e 28%). Os holandeses e os sul-africanos continuam a ser os que, em maior número, defendem a gasolina (43% e 44%). Os turcos são os únicos ou quase a apoiar significativamente o gasóleo (28%).

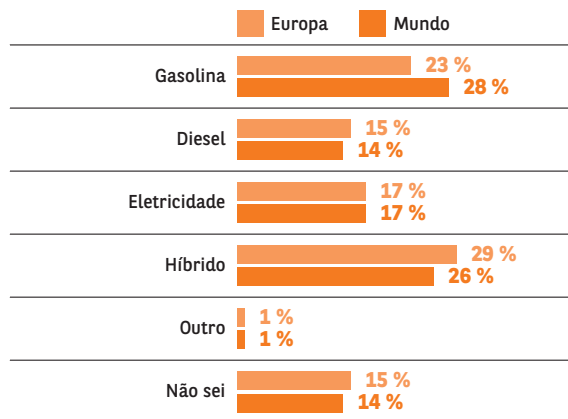
Um estudo cuidadoso revela diferenças significativas conforme os rendimentos (**Fig. 45**). As pessoas com rendimentos mais elevados têm intenções mais “amigas do ambiente” do que aquelas que têm rendimentos baixos ou médios. Para estas duas últimas categorias, a gasolina continua a ser a prioridade. O custo mais elevado do automóvel elétrico e do híbrido é, assim, sempre um travão importante.

**Fig. 44**

### Qual será a energia do próximo veículo que você planeia comprar?

Resposta única. Inquiridos que pensam comprar uma viatura nos próximos 12 meses.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel

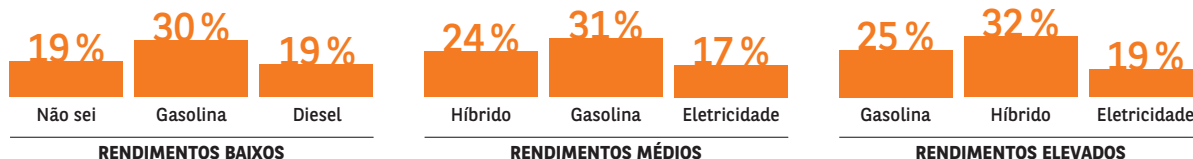


**Fig. 45**

**Qual será a energia do próximo veículo que você planeia comprar?**

Perímetro mundo. Resposta única. Inquiridos que pensam comprar uma viatura nos próximos 12 meses.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel



**EV + HÍBRIDO PLUG-IN, SEMPRE EM ALTA**

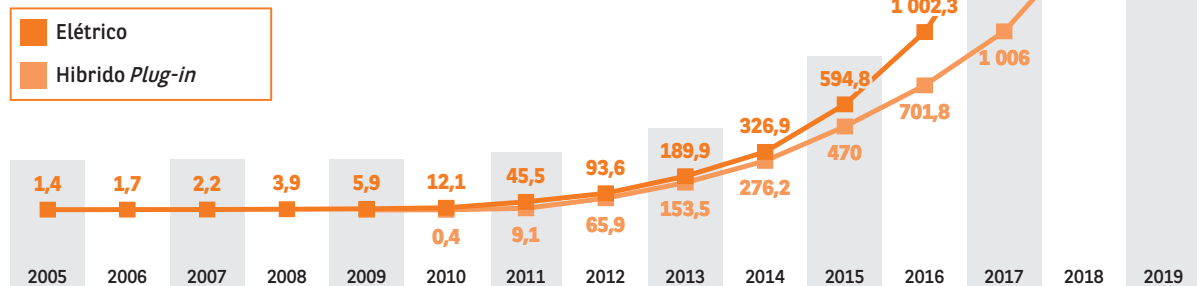
Em 2019, os mercados dos veículos elétricos e híbridos começaram a representar volumes de vendas significativos: 15% na Holanda, mais de 5% na China e em Portugal, mais de 3% em França, na Alemanha, na Bélgica e no Reino Unido. Melhor ainda, esses resultados fazem parte de uma dinâmica que vê as vendas desses modelos aumentar exponencialmente.

**Fig. 46 / Contexto**

**Evolução da frota global de veículos elétricos**

Em milhares.

Fonte : IEA.



## O AUTOMÓVEL ELÉTRICO, A SOLUÇÃO PARA OS PROBLEMAS AMBIENTAIS

Se nos centrarmos apenas no automóvel elétrico, a maioria vê-o como uma solução ideal para enfrentar numerosos problemas ligados ao ambiente. Isto é particularmente verdade no que se refere à poluição sonora, à poluição atmosférica e ao aquecimento global (82%, 85%, 79%) (Fig. 47).

## BALANÇO DE CARBONO: VANTAGEM DA ELETRICIDADE

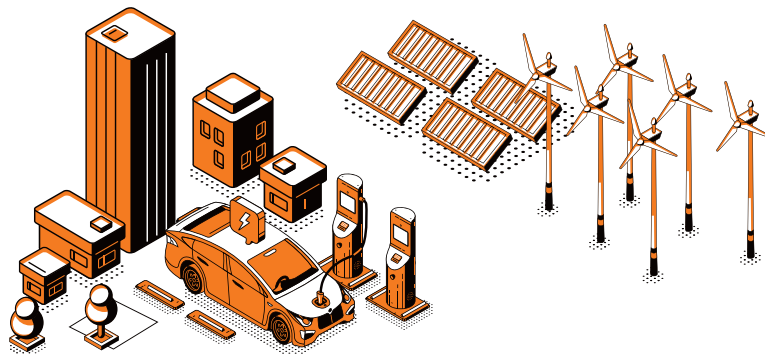
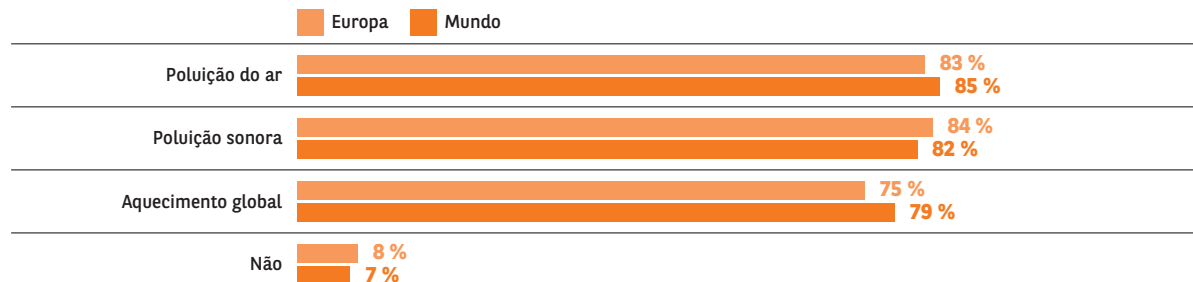
Os debates sobre o balanço de carbono dos automóveis elétricos são recorrentes, com seus críticos a apontarem, entre outras coisas, o problema do tratamento de resíduos provenientes das baterias e o esgotamento dos recursos naturais para o seu fabrico. O facto é que esse balanço é melhor do que o de veículos comparáveis que utilizam gásóleo ou gasolina.

Fig. 47

### Acha que o carro elétrico pode ou não ser uma solução para os seguintes problemas?

Resposta múltipla. % Sim

Fonte : Observador Cetelem Automóvel.



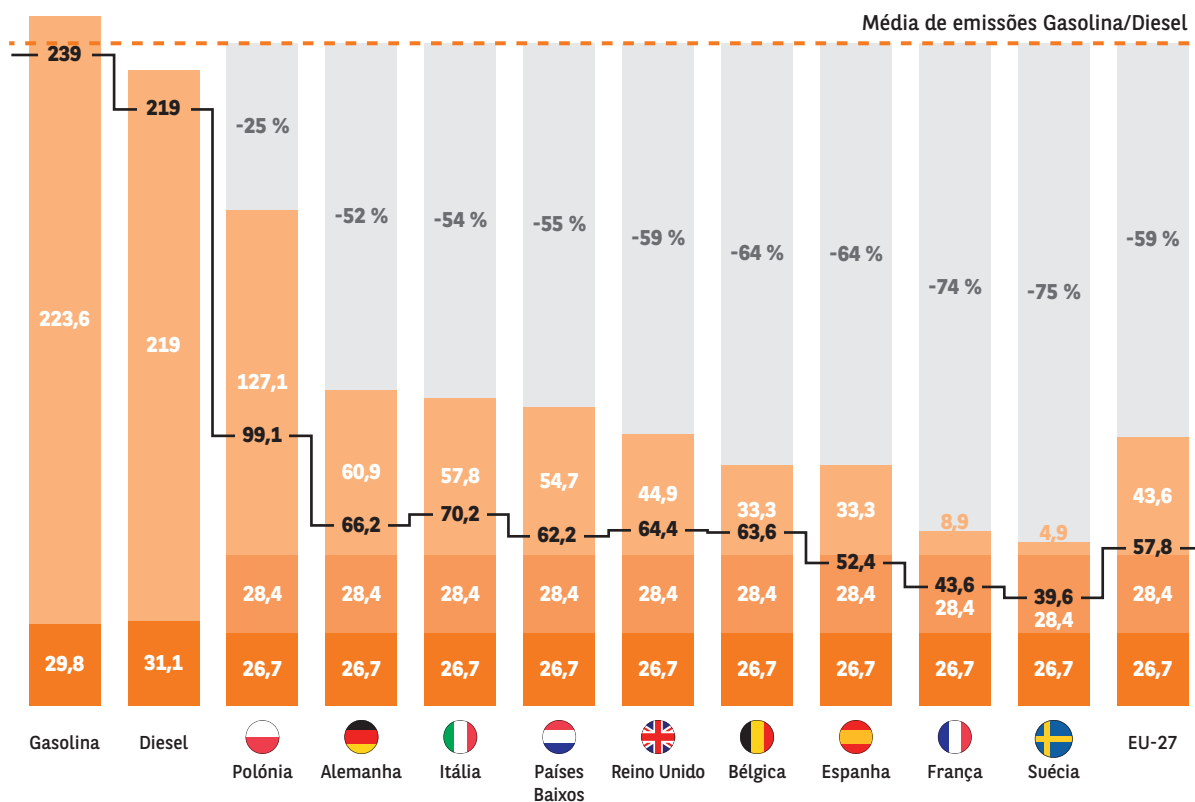
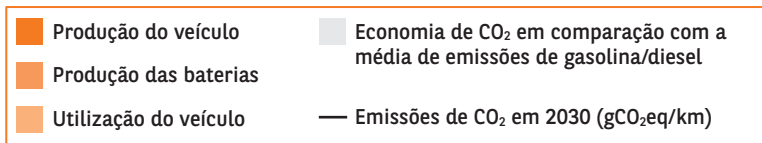


**Fig. 48 / Contexto**

**Pegada de carbono do veículo elétrico por país europeu**

Hipótese de simulação: 225.000 km percorridos por veículo.

Fonte : Transport & Environment (How Clean are Electric Cars tool).



## ESTADOS E INDÚSTRIAS ENERGÉTICAS QUE SE ESPERA QUE ULTRAPASSEM OS LIMITES

Vimos que se esperava que os Estados, na viragem do século, apoiassem a indústria automóvel, mas não a qualquer preço. O mesmo se aplica ao crescimento da rede de estações de carregamento elétrico, um dos atuais calcanhares de Aquiles do desenvolvimento desta tecnologia com o custo dos veículos e a autonomia. Para 1 em cada 3 pessoas, é a elas que cabe assegurar esse crescimento. (Fig. 49). No entanto, eles não são os únicos convidados a fazê-lo. Uma percentagem quase igual acredita que as empresas do setor da energia devem também contribuir para isso. Isto é, sem dúvida, uma questão de devolver ao planeta o que lhe foi tirado e assegurar um futuro mais sustentável.

Países muito “liberais”, como os Estados Unidos e o Brasil, estão mais dispostos a isentar os Estados desta responsabilidade, com exceção do Reino Unido. Existe um consenso mais amplo sobre a ação esperada das empresas energéticas, sendo o Brasil e a África do Sul os líderes desta reivindicação.

## ELÉTRICO, O FUTURO DO AUTOMÓVEL

Haveria apenas um passo a dar para considerar que o automóvel elétrico representa o futuro brilhante da indústria automóvel... e esse passo foi decididamente dado. 3 em cada 4 pessoas dizem que esta é a forma de garantir o futuro do sector. (Fig. 51) A fada da eletricidade é a única capaz de utilizar uma varinha mágica. Sobre esta questão, que apresenta uma dimensão fundamental de política ambiental, encontramos o hiato repetidamente mencionado supra. Com os países emergentes e a China a acreditar nisso, e a França, a Alemanha e a Bélgica a mostrarem-se um pouco mais reservados.

Fig. 49

**Para facilitar o uso do carro elétrico, diria que o desenvolvimento da rede de a recarga deve ser fornecido principalmente por...**

Resposta única. Inquiridos que tencionam comprar uma viatura nos próximos 12 meses.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel.

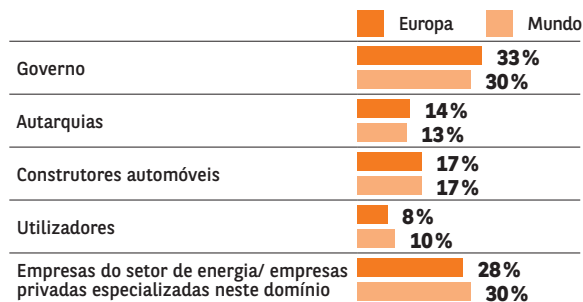


Fig. 50 / Contexto

**Número de veículos elétricos por estações de carregamento elétrico na Europa em 2019**

Dados arredondados.

Fontes : Recharge EU : Transport & Environment (Analyses à partir de Plugsurfing, Openchargemap et EAFO).

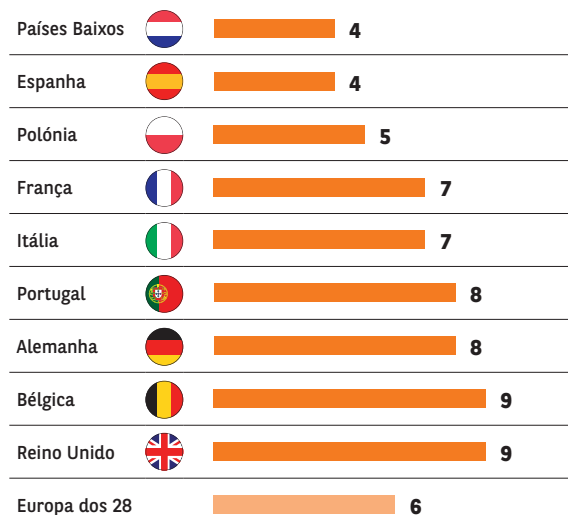
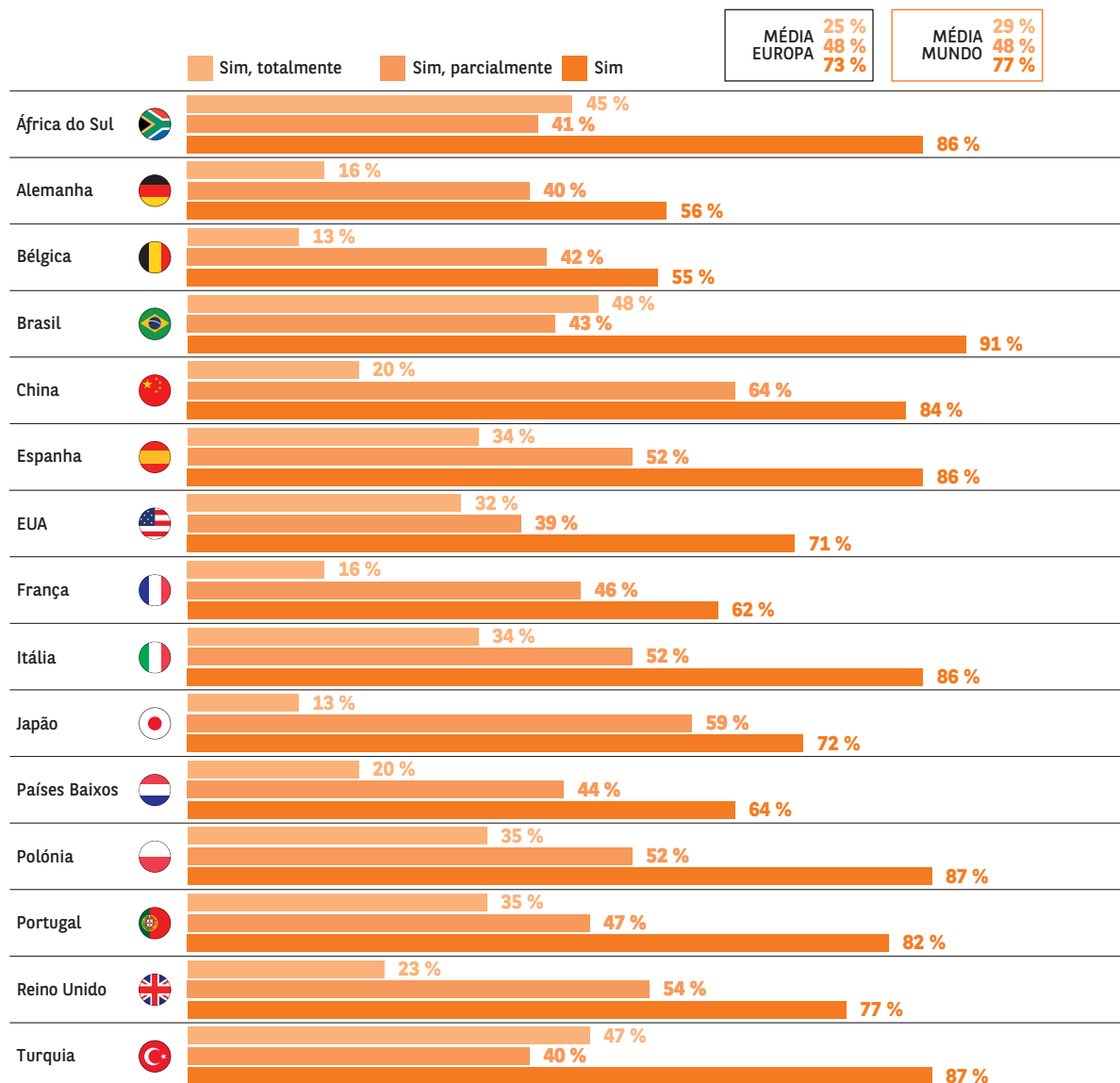


Fig. 51

### Na sua opinião, o veículo elétrico é a forma de garantir o futuro da indústria automóvel ou não?

Resposta única. % Sim

Fonte : Observador Cetelem Automóvel.



## OS FABRICANTES ESTÃO LIGADOS À ELETRICIDADE

A fé no automóvel elétrico como salvador da indústria automóvel é também medida em dinheiro vivo e num compromisso estratégico de todos os fabricantes a nível mundial. Já não contamos com os modelos previstos para os meses e anos futuros. E tendo em conta os investimentos anunciados, isto é, sem dúvida, apenas o início.

**Fig. 52 / Contexto**

### Planos de investimento dos fabricantes de automóveis em híbridos e elétricos

Fontes : Zonebourse, Electrek, Slashgear / Les échos, Nikkei.com, CBNC, Bangkokpost, Agenceecofin.

Grupo / Construtor	Localização dos investimentos	Projeto	Montante estimado
 Volkswagen	Mundo, especialmente China	Desenvolvimento do veículo elétrico até 2024 Projeto para produzir 15 novos EVs na China até 2025 (com co-empresas chinesas) Aquisição de participação em um fabricante chinês de baterias	<b>48 mil milhões de euros, incluindo 15 na china</b>
 Tesla	Mundo	A empresa anunciou no Battery Day o desejo de aumentar a capacidade de produção das baterias de 200 GWh para 3 TWh entre 2023 e 2030 (x15) Nenhum número foi anunciado, a não ser para comparação: a planta Tesla / Panasonic Giga Nevada construída em 2014 tem um custo estimado de 5 mil milhões e produz uma capacidade de bateria de 50 GWh / ano Panasonic: continuidade de investimentos conjuntos com TESLA: \$100 milhões investidos	<b>Nenhum valor anunciado</b>
 General Motors	Estados Unidos	Aumento da produção de EV localmente Parte de um projeto de investimento de \$ 4,5 mil milhões em 3 fábricas de EV nos EUA	<b>€2,2 mil milhões de euros</b>
 Ford	Canadá	Investimento no dispositivo produtivo para EV	<b>\$1,35 mil milhões de dólares (USD)</b>
 PSA / Fiat Chrysler	Canadá	Investimento no dispositivo produtivo para EV	<b>\$1,1 mil milhões de dólares (USD)</b>
 Hyundai	Singapura	Investimento no dispositivo produtivo para EV	<b>\$295 milhões de dólares (USD)</b>

# ESSENCIAL

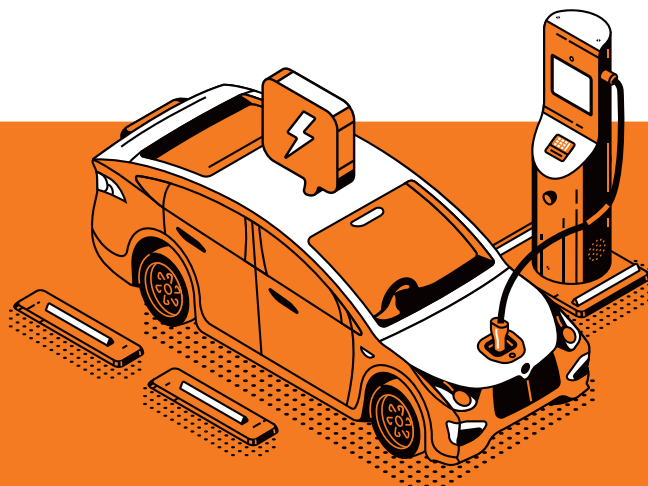
**Uma em cada 4**  
compras será de  
veículo elétrico

Mais de **1 pessoa em 2**  
declaram que o seu próximo veículo será  
híbrido ou elétrico.

**3 pessoas em 4**  
acreditam que o carro  
elétrico é o futuro da  
indústria automóvel.

Mais de **8 pessoas em 10**  
pensam que é possível abrir  
espaço para transportes ligeiros.

**3 pessoas em 4**  
declaram querer favorecer  
a compra de um  
veículo produzido ou  
montado no seu país.



# EPÍLOGO

Então, o divórcio é impossível? Tudo nos leva a crer que sim, após terem sido revelados os resultados do presente Observador Cetelem 2021. Uma resposta final faz também entrever que o futuro do automóvel não será igual ao passado. O automóvel de amanhã não será o automóvel de hoje, se houver o desejo de satisfazer os consumidores. Hipertecnológico, mais económico e sustentável, é assim que eles sonham que o automóvel vai ser nos próximos anos. **(Fig. 53)**. E como eles pretendem adorar o automóvel.

Enquanto o automóvel continua a dividir opiniões, o setor também continua dividido quanto ao seu futuro.

Por um lado, existe uma guerra entre equipamentos de segurança, comunicação e entretenimento, de tecnologias de propulsão e de descontaminação, que são cada vez mais sofisticados, o que tem como resultado automóveis maiores e mais pesados.

Assim, a quota de SUVs e modelos *premium* apresentou uma tendência para aumentar nos mercados globais.

Por outro lado, como vimos, o mercado de ocasião tem vindo a aumentar a sua quota. Há já muito tempo que o *low-cost* deixou de ser um nicho. Os motociclos ligeiros de quatro rodas circulam cada vez mais nas nossas ruas.

As discussões “ecologia vs. economia” são muitas vezes alimentadas por visões maniqueístas e radicalmente contrastantes.

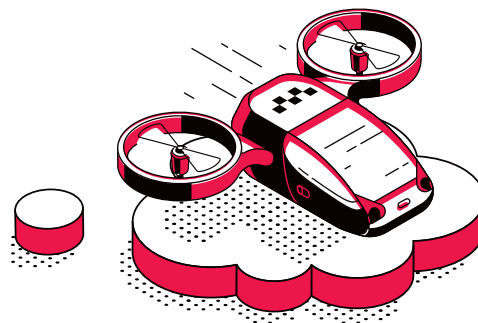
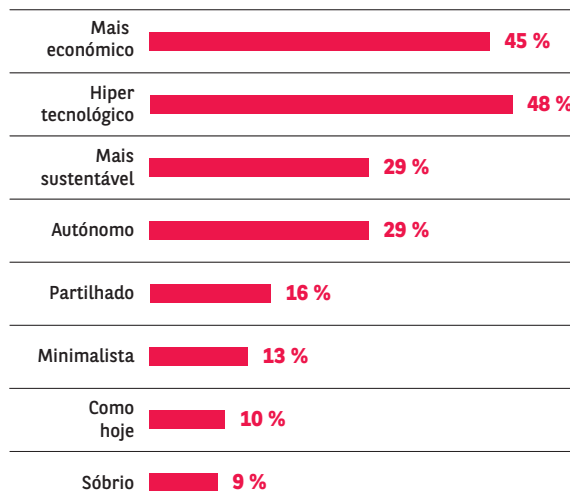
Mas na vida real, muitas vezes não acontece o mesmo. A mobilidade, o automobilismo e os automóveis irão manter as realidades na penumbra, mesmo no mundo pós-COVID-19.

**Fig. 53**

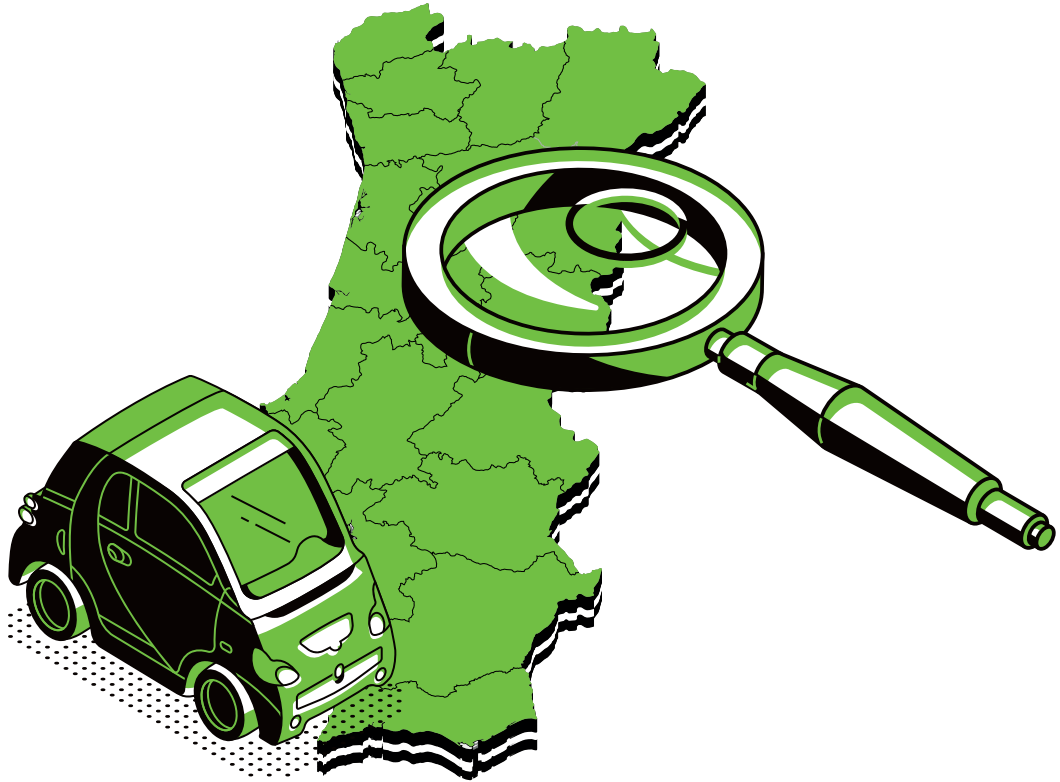
## Como vê o carro daqui a 5 a 10 anos?

Uma resposta possível.

Fonte : Observador Cetelem Automóvel.



# PORTUGAL



## O lugar da viatura

Taxa de equipamentos automóveis 2018<sup>1</sup>

**610** veículos por 1000 habitantes (Mundo : 182)



Produção Automóvel 2019<sup>1</sup>

**0,3** milhões de veículos (13º rang/15\*)

% do mercado de Veículos elétricos<sup>2</sup>

■ 5,7%  
■ 2,5%

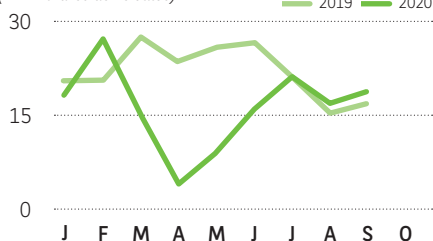
% dos que gostam e dos apaixonados

■ 43%  
■ 52%

Intenção de compra nos próximos 12 anos **23%** contra 35% no ano passado

Evolução mensal do mercado Veículos Particulares novos<sup>3</sup>

(Em milhares de veículos)



Previsão de mercado<sup>3</sup> (Em milhares de VPN)

2019 **0,27** | 2020 **0,18** (-32%) | 2021 **0,22** (+18%)

## AUTOMÓVEL: DIVÓRCIO IMPOSSÍVEL?

% dos inquiridos a considerar o divórcio

👍 POSSÍVEL

Consideram que as críticas ao automóvel são justificadas



De acordo com as medidas fiscais para os veículos poluentes



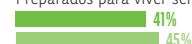
Favoráveis à redução do lugar das viaturas na cidade



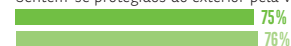
👎 IMPOSSÍVEL

Uma ligação pessoal

Preparados para viver sem viatura

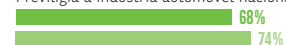


Sentem-se protegidos do exterior pela viatura



Uma ligação nacional

Previligia a indústria automóvel nacional

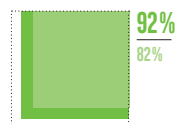


Consideram que o Estado não suporta de forma suficiente a indústria automóvel

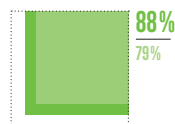


## UM FUTURO VERDE E VIRTUOSO?

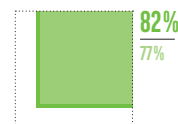
% de inquiridos...



Desejam veículos mais ligeiros em detrimento do automóvel



Veem os elétricos como uma solução para problemas de aquecimento global



Veem os elétricos como uma forma de garantir o futuro da indústria automóvel

Energia do próximo veículo que tencionam adquirir



Gasolina



Diesel



Eletricidade



Híbrido



Outro / Não sei

## SÍNTESE

Portugal é um país onde o automóvel ocupa um lugar importante, evidenciado pelo seu elevado índice de motorização. Os portugueses sentem-se valorizados pelo automóvel, mais do que em qualquer outro país. No entanto, a maioria deles deseja transportes mais ligeiros em detrimento do automóvel, visto que este ocupa muito espaço nas suas cidades.

\* Perímetro do Observador Cetelem Automóvel

Fontes : <sup>1</sup> OICA. <sup>2</sup> ACEA (Pays Européens) / IEA (Autres Pays). <sup>3</sup> OICA (jusqu'à août 2020) / ACEA et fédérations nationales (septembre 2020) / Prévisions 2020 : C-Ways.



# #PROSPETIVO

Visite o site :

[www.oobservador.pt](http://www.oobservador.pt)

Siga a actualidade do O Observador Cetelem no Twitter:



[@obs\\_cetelem\\_pt](https://twitter.com/obs_cetelem_pt)

O Observador  
Cetelem

BNP PARIBAS  
Financial Group