



ESTUDIO
DE MERCADO

2025



El mercado de la industria auxiliar de automoción en Portugal

Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Lisboa

Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

icex



08 de julio de 2025
Lisboa

Este estudio ha sido realizado por
Lucía Juárez Ventas

Bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Lisboa

<http://portugal.oficinascomerciales.es>

© ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 224250192

Índice

1. Introducción	5
2. Definición del sector	6
2.1. Clasificación arancelaria	8
3. Oferta – Análisis de competidores	10
3.1. Tamaño del mercado	11
3.2. Producción local	13
3.3. Importaciones	17
3.3.1. Capítulo 40 “Caucho y sus manufacturas”	20
3.3.2. Capítulo 84 “Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos; partes de estas máquinas o aparatos”	22
3.3.3. Capítulo 85 “Máquinas, aparatos y material eléctrico y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido [...] y las partes y accesorios de estos”	23
3.3.4. Capítulo 87 “Vehículos distintos del material rodante ferroviario o tranviario y sus partes y accesorios”	25
3.3.5. Capítulo 90 “Instrumentos y aparatos ópticos, fotográficos, cinematográficos, de medida, de control, de precisión, [...] sus partes y accesorios”	27
3.3.6. Capítulo 94 “Mueble; [...] y artículos similares de relleno”	29
3.4. Exportaciones	30
4. Demanda	33
4.1. Preferencias de los consumidores, factores decisorios y estacionalidad	35
5. Precios	38
6. Percepción del producto español	39
7. Canales de distribución	40
7.1.1. Comercio electrónico	41
8. Acceso al mercado – Barreras	42
8.1.1. Adaptaciones del producto español	43
9. Perspectivas del sector	44
10. Oportunidades	46
10.1. Apoyo institucional y financiación europea	46
10.2. Impacto de los aranceles estadounidenses sobre la industria europea y portuguesa	46



11. Información práctica	48
11.1. Ferias del sector	48
11.2. Publicaciones del sector	48
11.3. Organismos y Asociaciones del sector	48
11.4. Recomendaciones para el exportador	50

icex

1. Introducción

El presente estudio tiene como objetivo analizar en profundidad la industria de componentes auxiliares para la automoción en Portugal, un sector que ha experimentado un notable desarrollo en las últimas décadas y que actualmente desempeña un papel clave en la estructura industrial y exportadora del país. La combinación de factores como su ubicación estratégica en Europa, una mano de obra cualificada, la presencia de clústeres tecnológicos, y una sólida integración en las cadenas globales de suministro automotriz, ha permitido a Portugal consolidarse como un proveedor competitivo tanto a nivel europeo como internacional.

El análisis aborda todos los aspectos relevantes del mercado: desde la oferta y la demanda, pasando por la producción local, las importaciones, las exportaciones, los canales de distribución y la percepción del producto español, hasta las oportunidades comerciales y los retos normativos y técnicos. Asimismo, se ofrece una visión detallada sobre la evolución del comercio electrónico en el sector, el comportamiento de los precios, y las principales ferias, asociaciones y fuentes informativas del entorno industrial.

El estudio está especialmente orientado a empresas españolas interesadas en explorar oportunidades comerciales o establecer relaciones de colaboración con socios lusos, proporcionando información práctica y estratégica que facilite la toma de decisiones en un entorno marcado por la transición ecológica, la digitalización y la reconfiguración de las cadenas de valor europeas. En este contexto, Portugal representa no solo un mercado interesante por sí mismo, sino también una puerta de entrada hacia el conjunto del mercado europeo para los fabricantes y distribuidores de componentes auxiliares para automóviles.

2. Definición del sector

La industria auxiliar de automoción comprende tanto la fabricación como la comercialización de piezas, sistemas y subconjuntos destinados al ensamblaje, mantenimiento o mejora de vehículos automotores. Este sector forma parte integral de la cadena de valor del automóvil y está compuesto por empresas que producen desde elementos básicos como frenos, filtros o sistemas de suspensión, hasta soluciones tecnológicas más avanzadas en electrónica, seguridad activa o conectividad.

En el contexto portugués, este sector representa una parte fundamental de la industria de automoción, con una fuerte orientación exportadora, alto grado de innovación y una integración creciente en las cadenas de suministro globales, especialmente como proveedor *Tier 1* y *Tier 2*¹ para fabricantes internacionales de vehículos. Su desarrollo está estrechamente vinculado al dinamismo de la industria automovilística europea, a la inversión extranjera directa y a su capacidad para adaptarse a las exigencias tecnológicas y medioambientales del mercado.

Portugal se ha consolidado como una plataforma competitiva para la producción de componentes gracias a su ubicación estratégica, mano de obra cualificada, incentivos a la innovación y a la inversión, y al establecimiento de clústeres industriales como el de Palmela y Braga, que agrupan empresas multinacionales, proveedores locales y centros de I+D.

En Portugal, la industria de componentes para automóviles se clasifica bajo la sección C de las industrias transformadoras, específicamente en la división 293 y 453 de la CAE Rev.3 (Clasificación Portuguesa de Actividades Económicas). Esta división abarca:

- CAE 29310: Fabricación de equipos eléctricos y electrónicos para vehículos automóviles.
- CAE 29320: Fabricación de otros componentes y accesorios para vehículos automóviles.
- CAE 45310: Comercio mayorista de piezas y accesorios para vehículos automóviles.
- CAE 45320: Comercio minorista de piezas y accesorios para vehículos automóviles.

Según datos de [AFIA](#) Portugal (Associação de Fabricantes para a Indústria Automóvel) el sector está compuesto por unas 360 empresas, lo que representa el 0,9 % del total de empresas manufactureras del país. Su contribución al PIB nacional alcanza el 4,9 %, con un volumen de negocio de 14.000 M€. Asimismo, el sector genera 64.000 empleos directos, equivalente al 8,9 %

¹ En la industria de automoción, los términos Tier 1 y Tier 2 se utilizan para clasificar a los proveedores según su posición en la cadena de suministro. Los proveedores Tier 1 suministran directamente componentes o sistemas completos a los fabricantes de vehículos (OEM), mientras que los proveedores Tier 2 abastecen a los Tier 1 con piezas, materiales o subcomponentes. Esta jerarquía refleja el grado de especialización e integración técnica dentro del proceso industrial.

del empleo industrial, y representa el 11,7 % del Valor Añadido Bruto (VAB) de la industria transformadora, con 3.400 M€.

A nivel exterior, destaca su elevado peso en las exportaciones, que suponen el 14,8 % del total de bienes transaccionales, con un valor de 11.700 M€, y también en la inversión industrial, donde capta el 15 % del total, equivalente a 7.000 M€. Estos datos evidencian la solidez, dinamismo y orientación internacional de esta industria para la economía portuguesa, la cual se ha posicionado como un proveedor estratégico a nivel europeo, ya que el 95 % de los vehículos fabricados en Europa incluyen al menos un componente producido en Portugal (AICEP, 2023). Este nivel de integración refleja su relevancia en la cadena de valor automotriz del continente.

En los últimos 15 años, el sector ha experimentado un crecimiento acelerado impulsado por la digitalización, la electrificación del transporte y una fuerte apuesta por el I+D industrial. Además, el ecosistema portugués cuenta con la presencia de multinacionales como Bosch, Simoldes, Delphi, Continental, Faurecia, así como importantes empresas españolas del sector como Gestamp y Grupo Antolin, que han desarrollado centros de ingeniería y producción de alto valor añadido. En cuanto a su localización, el 82 % del empleo y el 75 % de la facturación se concentra en el norte del país (Braga, Aveiro, Porto) y en Setúbal (Palmela), gracias a la presencia de clústeres como el de VW Autoeuropa, donde confluyen fabricantes, y centros tecnológicos.

La transición energética y digital también ha impulsado la especialización en soluciones tecnológicas basadas en conectividad, sensores, baterías y componentes ligeros, lo que ha permitido a muchas empresas posicionarse como proveedores clave en nuevos modelos de movilidad eléctrica e inteligente. Este entorno competitivo se apoya en políticas públicas e incentivos europeos que promueven la inversión en la industria 4.0, la sostenibilidad y la transición verde. El acceso a fondos europeos como el PRR (Plano de Recuperação e Resiliência) ofrece una oportunidad estratégica para el sector de componentes de automoción, al alinear sus prioridades con los ejes de transformación. A través de este plan, las empresas del sector pueden acceder a financiación para proyectos que promuevan la automatización de procesos, la adopción de tecnologías como la inteligencia artificial, el análisis predictivo o el Internet de las Cosas (IoT), así como la digitalización integral de sus operaciones.

Además, el PRR impulsa la sostenibilidad industrial, ofreciendo incentivos para la reducción de la huella de carbono, el uso de energías renovables y el desarrollo de soluciones ligadas a la movilidad eléctrica y conectada. También se fomenta la colaboración entre empresas, centros de I+D y universidades mediante las denominadas Agendas Mobilizadoras, que permiten la creación de consorcios orientados a la innovación. En conjunto, el PRR actúa como un catalizador clave para que las empresas del ecosistema de automoción en Portugal refuercen su competitividad en un mercado global marcado por la transición verde y la digitalización avanzada. (PRR Portugal, 2023).

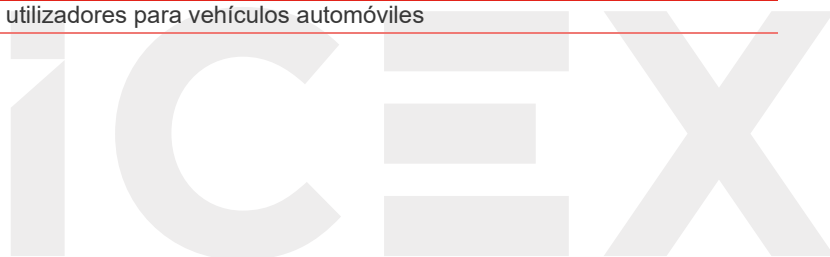
2.1. Clasificación arancelaria

Con el objetivo de ofrecer una mayor claridad en este ámbito y delimitar el amplio mercado automovilístico, a continuación, se procede a exponer los TARIC de los productos que se examinarán a lo largo del trabajo (Ver Tabla 1).

TABLA 1. CAPITULOS, PARTIDAS Y SUBPARTIDAS ARANCELARIAS

CAPITULO 40 CAUCHO Y SUS MANUFACTURAS	
4011 10	Neumáticos (llantas neumáticas) de caucho en automóviles de turismo
4011 20	Neumáticos (llantas neumáticas) de caucho en autobuses o camiones
4012 11	Neumáticos recauchutados para automóviles de turismo (incluidos los vehículos del tipo "break" y los autos de carreras)
4012 12	Neumáticos recauchutados, para autobuses o camiones
4012 20	Neumáticos usados.
4013 10	Cámaras de aire para automóviles de turismo, autobuses o camiones
4013 20	Cámaras de aire para bicicletas
CAPITULO 84 REACTORES NUCLEARES, CALDERAS, MÁQUINAS, APARATOS Y ARTEFACTOS MECÁNICOS; PARTES DE ESTAS MÁQUINAS O APARATOS	
8407 31	Motores de émbolo (pistón) alternativo y motores rotativos, de encendido por chispa (motores de explosión) de cilindrada inferior o igual a 50 cm ³
8407 32	Motores de émbolo (pistón) alternativo o rotativo de encendido por chispa, con cilindrada >1.000 cm ³ pero ≤2.000 cm ³
8407 33	Motores de émbolo (pistón) alternativo o rotativo de encendido por chispa, con cilindrada >2.000 cm ³
8407 34	Motores de émbolo (pistón) alternativo y motores rotativos, de encendido por chispa (motores de explosión) de cilindrada superior a 1 000 cm ³ .
8408 20	Motores de émbolo (pistón) de encendido por compresión (motores diesel o semi-diesel) de los tipos utilizados para la propulsión de vehículos del capítulo 87.
8409 91	Partes identificables como destinadas, exclusiva o principalmente, a los motores de émbolo (pistón) de encendido por chispa
8409 99	Las demás
CAPITULO 85 MÁQUINAS, APARATOS Y MATERIAL ELÉCTRICO Y SUS PARTES; APARATOS DE GRABACIÓN O REPRODUCCIÓN DE SONIDO [...] Y LAS PARTES Y ACCESORIOS DE ESTOS	
8511 40	Motore de arranque, aunque funcionen también como generadores
8511 50	Los demás generadores
8512 20	Los demás aparatos de alumbrado o señalización visual
8512 30	Aparatos de señalización acústica
8512 40	Limpiaparabrisas y eliminadores de escarcha o vaho
8512 90	Otros
8539 2130	Halógenos de tungsteno de los tipos utilizados para motocicletas u otros vehículos automóviles
CAPITULO 87 VEHICULOS DISTINTOS DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO O TRANVIARIO Y SUS PARTES Y ACCESORIOS	
8707 10	Carrocerías de vehículos automóviles del tipo de los utilizados para el transporte de personas (turismos)
8707 90	Carrocerías para otros vehículos automóviles (uso industrial, comercial, etc.).
8708 10	Parachoques y sus partes
8708 21	Cinturones de seguridad

8708 22	Cinturones de seguridad.
8708 29	Otros
8708 30	Frenos y servofrenos; partes de los mismos
8708 40	Cajas de cambios y sus partes
8708 50	Ejes motrices con diferencial, provistos o no de otros componentes de transmisión y ejes no motrices; partes de los mismos
8708 70	Ruedas con neumáticos montados
8708 80	Sistemas de suspensión (incluidos amortiguadores)
8708 91	Radiadores y sus partes
8708 93	Embragues y sus partes
8708 94	Direcciones (sistemas de dirección y sus partes)
8708 99	Otros
CAPITULO 90	INSTRUMENTOS Y APARATOS ÓPTICOS, FOTOGRÁFICOS, CINEMATOGRAFICOS, DE MEDIDA, DE CONTROL, DE PRECISIÓN, [...] SUS PARTES Y ACCESORIOS
9029 10	Contadores de revoluciones, contadores de producción, taxímetros, podómetros y similares
9029 90	Partes y accesorios de los artículos del subcapítulo 9029
9029 2031	Indicadores de velocidad para vehículos
CAPITULO 94	MUEBLE; [...] Y ARTICULOS SIMILARES DE RELLENO
940120	Asientos del tipo de los utilizadores para vehículos automóviles



3. Oferta – Análisis de competidores

La industria portuguesa de componentes auxiliares para automoción se ha consolidado como un actor competitivo en el entorno europeo, aunque no lidere en volumen global. Su fortaleza reside en la alta especialización, calidad reconocida internacionalmente y fuerte integración en las cadenas de suministro de grandes fabricantes europeos. Portugal exporta aproximadamente el 97 % de su producción, lo que lo convierte en uno de los países más orientados al exterior del continente, reflejando el grado de internacionalización de las empresas portuguesas del sector. (Fuente: [AICEP](#)).

En términos de innovación, Portugal también muestra un perfil notable. Según la Asociación de Fabricantes para la Industria Automotriz (AFIA), la capacidad de innovación de esta industria posiciona al país cerca de líderes europeos como Alemania y por encima de algunos países emergentes del Este que, si bien cuentan con costes laborales más bajos, no alcanzan los mismos niveles de desarrollo tecnológico ni estándares de calidad.

Sin embargo, la industria portuguesa enfrenta varios retos estructurales. Entre ellos, destacan la necesidad de reforzar sus infraestructuras logísticas y de transporte, la dependencia del mercado europeo y una cierta limitación en cuanto a la escala de producción frente a gigantes como México o China. A pesar de estas limitaciones, el país presenta ventajas competitivas claras: una elevada productividad, estabilidad institucional, políticas orientadas a la sostenibilidad, digitalización del sector, y una sólida red de empresas Tier 1 y Tier 2 que trabajan para OEM² como Volkswagen, Stellantis, Renault, Toyota y Mitsubishi Fuso. El desarrollo de nichos altamente especializados, junto con la promoción de políticas fiscales favorables y la aceleración de la paridad de precio entre vehículos eléctricos y de combustión, serán claves para mantener y ampliar su posición estratégica en Europa.

² OEM (Original Equipment Manufacturers)

3.1. Tamaño del mercado

Portugal alberga más de 300 empresas proveedoras de componentes para la industria automotriz, integradas en una cadena de suministro que abastece tanto a fabricantes nacionales como internacionales. Actualmente, el país cuenta con la presencia de 4 OEM (Volkswagen, Stellantis, Mitsubishi Fuso Trucks y Toyota). Volkswagen opera en Palmela (Setúbal) a través de la fábrica Autoeuropa, especializada en la producción del modelo T-Roc y futura sede de vehículos eléctricos. Stellantis está presente en Mangualde (Viseu), donde ensambla furgonetas ligeras como el Citroën Berlingo, Peugeot Partner, Opel Combo y Fiat Doblò, incluyendo ya versiones 100 % eléctricas.

Mitsubishi Fuso Trucks tiene su planta en Tramagal (municipio de Abrantes), desde donde produce los camiones ligeros Canter y eCanter para el mercado europeo. Por su parte, Toyota cuenta con una unidad de montaje en Ovar, gestionada por Toyota Caetano Portugal. Todas ellas, demuestran la capacidad del país para producir productos de calidad con una mano de obra altamente cualificada y productiva.

MAPA 1. OEMS EN PORTUGAL



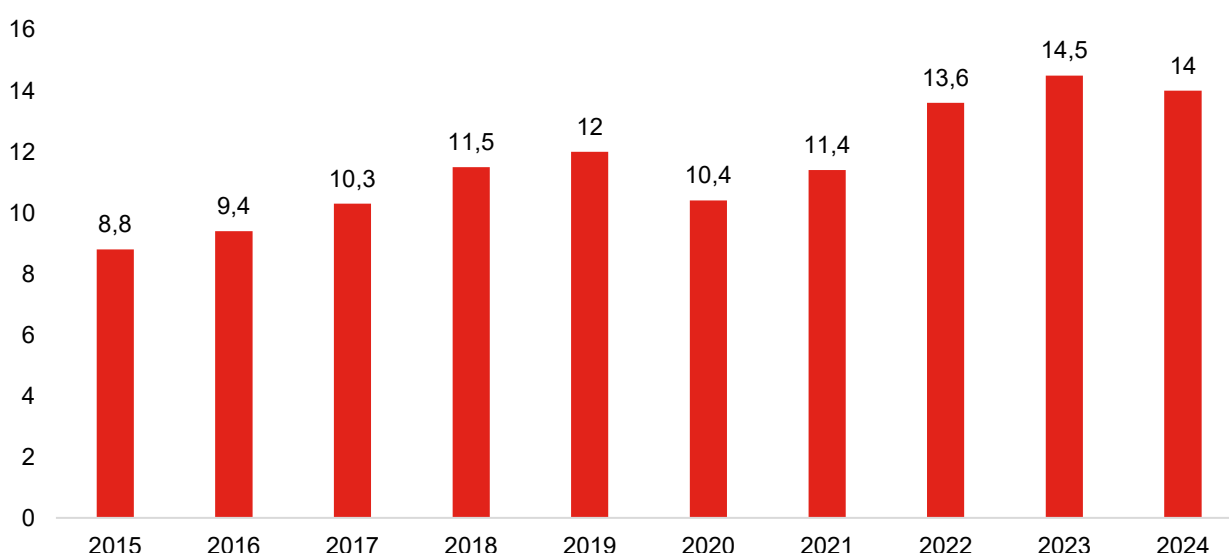
Fuente: AICEP. OEM en Portugal.

icex

Esta estructura industrial ha impulsado un crecimiento sostenido en el volumen de negocios del sector, que pasó de 8,8 mil M€ en 2015 a un máximo de 14,5 mil M€ en 2023, según datos de [AFIA](#). Aunque en 2024 se ha producido un ligero descenso a los 14 mil millones, esta evolución refleja la sólida capacidad productiva del país y su papel como proveedor competitivo a nivel europeo. A pesar del impacto de la pandemia en 2020, el sector demostró una recuperación rápida y eficaz, consolidando su posicionamiento como un actor clave en la cadena global de suministro.

GRAFICO 1. VOLUMEN DE NEGOCIOS DE LA INDUSTRIA DE COMPONENTES DE AUXILIARES AUTOMOVILES EN PORTUGAL

En M€



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AFIA.

Además de la evolución positiva del volumen de negocio y la concentración industrial en polos clave, es fundamental analizar la composición sectorial de esta industria en Portugal. Tal como muestra la Gráfica 2, este sector presenta una estructura diversificada, con especialización en áreas de alto valor añadido.

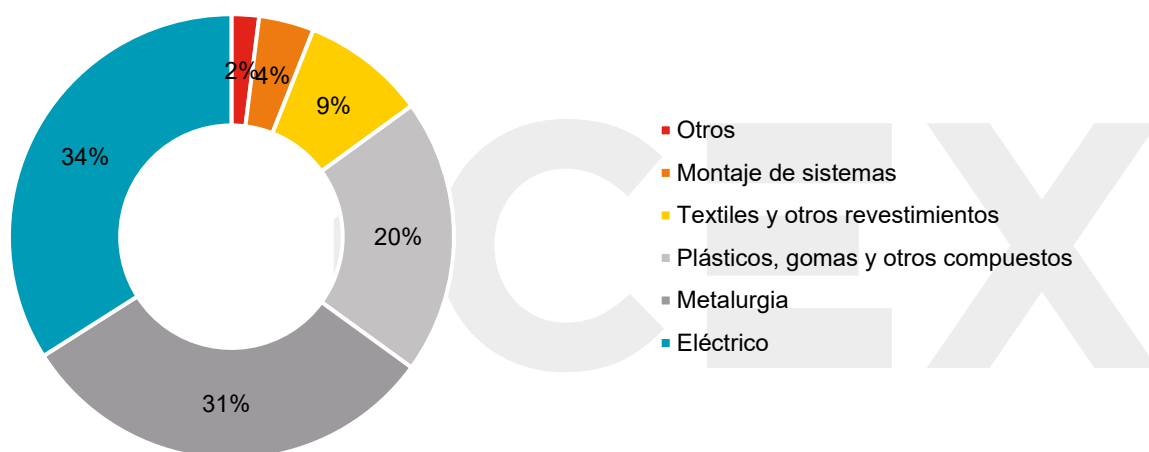
En primer lugar, destaca el segmento eléctrico, que representa el 34 % del total de la oferta. Esta cifra evidencia la creciente importancia de los sistemas electrónicos y eléctricos en la fabricación de vehículos, especialmente en un contexto de transición hacia la movilidad eléctrica. Le sigue el sector de la metalurgia, con un 31 %, que sigue siendo esencial en la producción de estructuras, chasis y componentes mecánicos. El segmento de plásticos, gomas y otros compuestos ocupa el 20 %, reflejando la capacidad nacional en la transformación de materiales técnicos. Otros sectores con menor peso, aunque estratégicamente relevantes, incluyen textiles y revestimientos (9 %), montaje

de sistemas (4 %) y un conjunto de otros componentes (2 %), lo que completa el ecosistema productivo del país.

Esta distribución en el sector evidencia una oferta nacional especializada y adaptable a las nuevas demandas de la industria global, especialmente en lo que respecta a la electrificación, la sostenibilidad de materiales y la ingeniería de precisión.

GRAFICO 2. VOLUMEN DE NEGOCIOS DE LA INDUSTRIA DE COMPONENTES DE AUXILIARES AUTOMOVILES EN PORTUGAL POR ACTIVIDAD EN 2024

% de volumen



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AFIA.

3.2. Producción local

A continuación, se utilizará la codificación CAE (Rev.3) un sistema estandarizado que organiza y categoriza las actividades económicas realizadas por empresas y entidades para facilitar su análisis económico. De acuerdo con esta clasificación, a las empresas que se dedican a ello les corresponden los **CAE 29310 - Fabricación de equipos eléctricos y electrónicos para vehículos automóviles** y **CAE 29320 - Fabricación de otros componentes y accesorios para vehículos automóviles**.

La plataforma de datos SABI identifica 274 empresas activas en el sector de componentes auxiliares automovilísticos en Portugal bajo estos códigos de actividad. Es importante destacar que el tejido empresarial de este mercado está mayoritariamente formado por **fabricantes de otros componentes y accesorios para vehículos automóviles**, que representan el **91 %** sobre el total

de las empresas en el sector y representan un **75 %** del total de los ingresos. Por otro lado, la fabricación de equipos eléctricos y electrónicos para vehículos automóviles a pesar de incluir el 9% de las empresas, registra el 25 % de los ingresos totales del sector.

TABLA 2: NÚMERO DE EMPRESAS FABRICANTES POR CAE E INGRESOS

En miles de euros

CAE	N.º de empresas	(%)	Ingresos (Mil €)	(%)
29310 - Fabricación de equipos eléctricos y electrónicos para vehículos automóviles	25	9 %	2.468.520	25 %
29320 - Fabricación de otros componentes y accesorios para vehículos automóviles.	249	91 %	7.425.810	75 %
TOTAL	274	100 %	9.894.330	100 %

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI.

A continuación, se encuentra el listado de las diez principales empresas del sector en Portugal por orden de facturación. Del total de 9.894 M€ facturados, estas diez empresas representan aproximadamente el 55,81 % de la facturación total del sector lo que indica una **concentración significativa en unas pocas empresas líderes** frente al resto de empresas que representan un 44,19 % de la facturación total.

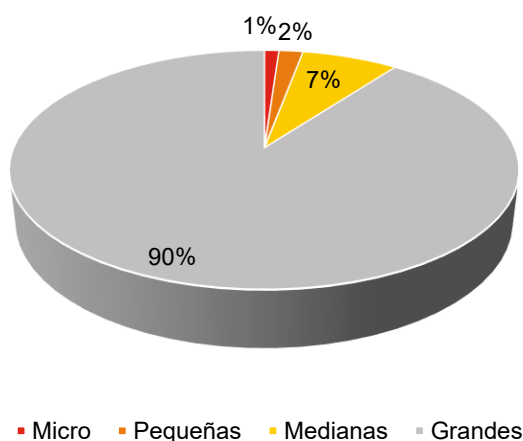
TABLA 3: PRINCIPALES 10 EMPRESAS FABRICANTES DE COMPONENTES AUXILIARES PARA AUTOMÓVILES SEGÚN FACTURACIÓN RESPECTO AL TOTAL DEL SECTOR

Empresa	Localidad	Provincia	CAE	Empleados	Facturación (Mil €)
BOSCH CAR MULTIMÉDIA PORTUGAL, S.A.	Braga	Braga	29320	3.570	1.326.001
APTIVPORT SERVICES, S.A.	Lisboa	Lisboa	29310	2.000	1.178.449
PUREM TONDELA, UNIPessoal, LDA	Lagedo	Viseu	29320	454	562.614
FAURECIA - ASSENTOS DE AUTOMÓVEL, LDA	São João da Madeira	Aveiro	29320	1.996	441.823
VISTEON PORTUGUESA, LTD	NA	Setúbal	29310	1.100	434.066
WEST HORSE POWERTRAIN PORTUGAL, S.A.	Cacia	Aveiro	29320	1.106	360.482
YAZAKI SALTANO DE OVAR - PRODUTOS ELÉCTRICOS, LDA	Ovar	Aveiro	29310	2.310	338.180
PREH PORTUGAL, LDA	Santiago do Bougado	Porto	29310	1.037	312.496
BENTELER - INDÚSTRIA DE COMPONENTES PARA AUTOMÓVEIS, LDA	Quinta do Anjo	Setúbal	29320	317	307.806
BORGWARNER EMISSIONS SYSTEMS PORTUGAL, UNIPessoal, LDA	Lanheses	Viana do Castelo	29320	928	258.303
Total					5.520.219

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI.

En cuanto al tamaño de las empresas, estas son mayoritariamente empresas grandes (el 90 % de total), lo que corresponde a 246 empresas, seguidas de empresas medianas (20 empresas, el 7 % del total). A continuación, le siguen las pequeñas empresas con un total de 5 en el sector (2%) y por último las microempresas representando únicamente el 1 % del total (3 empresas).

GRAFICO 3. TAMAÑO DE LAS EMPRESAS PRESENTES EN EL MERCADO DE COMPONENTES AUXILIARES PARA AUTOMOVILES EN PORTUGAL

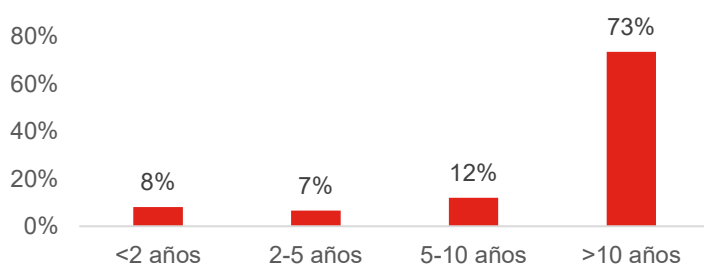


Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI.

A continuación, se procede a la clasificación de empresas en este sector por antigüedad. De la siguiente gráfica (Gráfica 4), se deduce que la mayoría de las empresas fabricantes de componentes auxiliares para automóviles en Portugal tienen una antigüedad superior a 10 años (73 %), lo que evidencia un sector consolidado y con fuerte experiencia industrial. Solo un 27 % de las empresas se ha creado en los últimos 10 años, destacando un 8 % con menos de 2 años.

Este **perfil maduro del sector** puede deberse a las altas barreras de entrada (como requisitos técnicos, inversión en maquinaria y certificaciones), así como a la necesidad de relaciones estables con fabricantes de automóviles. Además, la baja proporción de nuevas empresas indica un mercado altamente competitivo y tecnológicamente exigente, donde prevalecen los actores con trayectorias consolidadas.

GRAFICO 4. ANTIGÜEDAD DE LAS EMPRESAS FRABRICANTES DE COMPONENTES AUXILIARES PARA AUTOMOVILES EN PORTUGAL



Antigüedad	N.º empresas	(%)
<2 años	22	8%
2-5 años	18	7%
5-10 años	33	12%
>10 años	201	73%

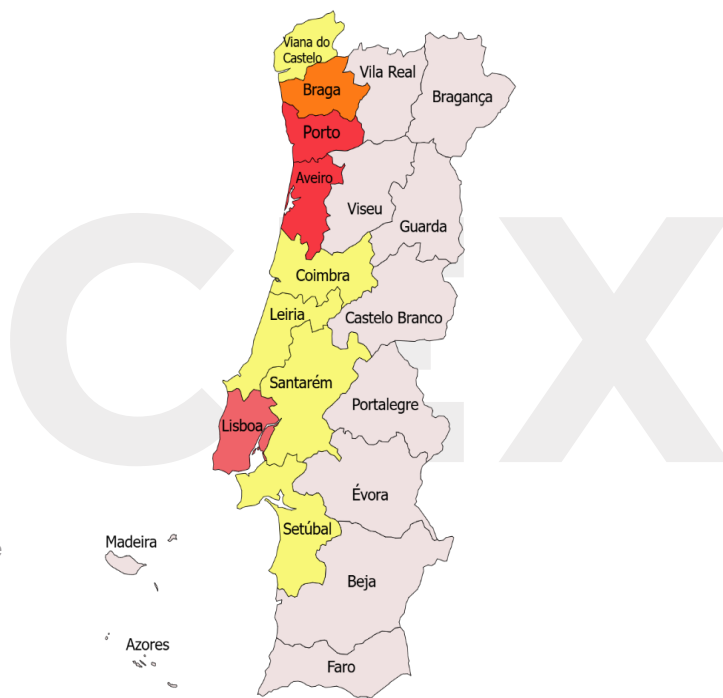
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI.

Por último, como se observa en la Tabla 4 la mayor parte de las empresas fabricantes, bajo los códigos CAE 29310 y CAE 29320, se encuentran en las provincias de **Aveiro** (20,44%), **Porto** (20,44%), **Lisboa** (12,77%) y **Braga** (29%). Estos cuatro distritos mencionados aglutinan un total de 138 empresas, el 50,36% del total.

TABLA 4: DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS EN EL MERCADO DE FABRICANTES DE COMPONENTES AUXILIARES PARA AUTOMOVILES POR PROVINCIA

Provincia	N.º de empresas	(%)
Aveiro	56	20,44 %
Braga	29	10,58 %
Bragança	4	1,46 %
Castelo Branco	4	1,46 %
Coimbra	11	4,01 %
Évora	4	1,46 %
Faro	1	0,36 %
Guarda	2	0,73 %
Leiria	13	4,74 %
Lisboa	35	12,77 %
Portalegre	1	0,36 %
Porto	56	20,44 %
Santarém	17	6,20 %
Setúbal	17	6,20 %
Viana do Castelo	18	6,57 %
Vila Real	1	0,36 %
Viseu	5	1,82 %
Total	274	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI.



3.3. Importaciones

En la siguiente tabla se muestra la evolución de las importaciones portuguesas de los TARICS seleccionados donde muestran una clara tendencia de crecimiento durante el periodo 2020-2024. En concreto, se observa un incremento del volumen total importado, que pasa de 3.506,21 M€ en 2020 a 5.095,03 M€ en 2024, lo que supone un aumento del 45 % en cuatro años. Esta evolución refleja no solo la recuperación del sector tras la pandemia, sino también una creciente demanda de componentes por parte de la industria automovilística portuguesa, fuertemente integrada en las cadenas de suministro europeas.

Los componentes con mayor peso en términos de valor importado en 2024 son los correspondientes a los códigos TARIC 87089997 (917.057 €), 87089910 (578.913 €) y 84073410 (422.308 €). Estos productos ya encabezaban las importaciones en años anteriores, lo que evidencia su papel estructural en la cadena de suministro automovilística portuguesa.

TABLA 5: EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES PORTUGUESAS EN COMPONENTES AUXILIARES AUTOMOVILISTICOS
En miles de euros

TARIC	2024	2023	2022	2021	2020
87089997	917.057	859.593	902.584	695.488	603.457
87089910	578.913	557.262	502.441	437.395	438.672
84073410	422.308	370.514	363.838	257.543	216.661
40111000	369.318	352.712	317.605	267.600	265.704
87084020	296.334	368.208	374.656	285.848	265.665
84082010	212.071	219.357	195.713	189.290	218.970
84099900	206.937	127.988	100.319	93.685	91.005
87082990	187.980	223.204	154.732	138.456	119.969
87082910	130.001	123.205	132.981	128.000	129.589
84099100	121.855	42.880	46.902	46.719	43.580
84073380	105.836	76.580	75.703	64.102	56.201
87083091	100.535	94.010	83.085	74.632	65.460
40112090	79.835	79.431	87.486	70.766	68.558
87089435	75.803	59.909	42.119	38.432	38.501
87084099	64.642	20.310	11.078	9.076	7.240
87088099	64.586	63.442	47.577	37.476	34.768
87087050	62.310	57.347	61.592	47.733	34.762
87081090	62.302	51.914	50.795	37.780	31.815
87088035	59.504	45.120	42.271	38.268	27.769
Subtotal	4.262.364	3.922.603	3.718.911	3.066.981	2.855.362
Total	5.095.034	4.722.172	4.505.483	3.785.261	3.506.212

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de SABI.

El análisis de los principales diez proveedores de Portugal en la industria de componentes auxiliares automovilísticos entre 2020 y 2024 revela una tendencia de crecimiento sostenido en el volumen de importaciones. España sigue siendo el principal proveedor de Portugal en la industria de componentes auxiliares automovilísticos con un valor de exportaciones que supera los 1.650 M€ en 2024 y un incremento del 29,4 % desde el inicio de periodo. No obstante, su cuota de mercado ha pasado del 36,45 % en 2020 al 32,47 % en 2024, lo que supone una ligera caída de 4 puntos porcentuales. A pesar de ello, se mantiene muy por delante de otros países europeos.

Alemania mantiene de forma estable la segunda posición. En 2024, sus ventas alcanzaron los 1.241,6 millones de euros, lo que representa un crecimiento del 36 % respecto a los niveles de 2021. Le sigue Francia superando por primera vez los 600 millones en 2024.

Cabe destacar el ascenso de China, que, si bien se sitúa aún lejos de los principales actores, ha triplicado sus exportaciones al mercado portugués en tan solo cuatro años, pasando de 39,3 millones de euros en 2020 a 129,6 millones en 2024. Este incremento refleja una creciente penetración de los productos chinos en el sector.

En contraste, países como Hungría muestran una evolución descendente, registrando una caída desde los 154 M€ en 2022 a solo 105,7 millones en 2024. Italia, por su parte, presenta un comportamiento estable sin grandes variaciones.

TABLA 6. PRINCIPALES DIEZ PROVEEDORES DE PORTUGAL EN LA INDUSTRIA DE COMPONENTES AUXILIARES AUTOMOVILISTICOS

En miles de euros

País	2024	2023	2022	2021	2020
España	1.653.997	1.559.102	1.400.858	1.353.371	1.277.814
Alemania	1.241.643	1.142.877	1.180.592	912.586	944.928
Francia	635.018	540.048	499.762	389.459	359.263
Polonia	211.648	207.259	166.408	162.249	118.982
República Checa	183.106	154.087	140.340	88.482	79.131
Italia	165.227	165.463	160.913	158.475	120.648
China	129.616	96.829	80.706	56.885	39.341
Japón	113.374	145.830	172.291	120.787	69.488
Países Bajos	110.407	118.005	92.548	69.527	66.885
Hungría	105.720	108.097	154.028	124.922	81.484
Subtotal	4.984.812	4.622.701	4.397.034	3.711.836	3.448.401
Total	5.095.034	4.722.172	4.505.483	3.785.261	3.506.212

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de EUROESTACOM.

Para profundizar en el análisis del comportamiento de las importaciones dentro de la industria de componentes auxiliares para automoción en Portugal, se ha optado por una clasificación de los productos según sus partidas. Esta agrupación permite identificar con mayor claridad las dinámicas de crecimiento por tipo de componente y facilita la toma de decisiones estratégicas para los operadores interesados en este mercado. Así, los códigos TARIC se han agrupado en sus correspondientes capítulos:

1. Capítulo 40
2. Capítulo 84
3. Capítulo 85
4. Capítulo 87
5. Capítulo 90
6. Capítulo 94

A continuación, se presentan los volúmenes de importación correspondientes a cada categoría en el periodo 2020-2024, así como su evolución, con el objetivo de detectar las áreas con mayor dinamismo y potencial de negocio.

TABLA 7. EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES DE COMPONENTES AUXILIARES AUTOMOVILÍSTICOS POR CAPÍTULO *(En miles de euros)*

Capítulo	TARIC incluidos		Importación total 2024
40	401110	401220	486.579
	401120	401310	
	401211	401320	
		401212	
84	840731	840820	1.128.495
	840732	840991	
	840733	840999	
		840734	
85	851140	851240	227.496
	851150	851290	
	851220	85392130	
		851230	
87	870710	870829	3.175.132
	870790	870830	
	870810	870840	
	870821	870850	
	870822	870870	
		870899	
90		902910	70.290
		90292031	
		902990	
94		940120	7.042

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de EUROESTACOM.

3.3.1. Capítulo 40 “Caucho y sus manufacturas”

La tabla muestra una evolución positiva de las importaciones portuguesas del capítulo 40 (caucho y sus manufacturas) entre 2020 y 2024, con un crecimiento total del 35,34 % (de 359,5 M€ a 486,6 M€). La subpartida arancelaria 401110, correspondiente a “neumáticos nuevos de caucho para automóviles de turismo”, representa el 75,9 % del total importado en este grupo y es, además, la única que registra un crecimiento constante a lo largo del período analizado. En 2024, sus importaciones han aumentado un 39,74 % respecto a 2020, lo que muestra un importante repunte

anual. Aunque la mayoría presentan una evolución positiva, destaca que el crecimiento se ha intensificado especialmente desde 2021, coincidiendo posiblemente con la recuperación post-pandemia.

TABLA 8. EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES PORTUGUESAS DEL CAPÍTULO 40

En miles de euros

TARIC	2024	2023	2022	2021	2020
401110	369.318	352.712	317.605	267.600	265.704
401120	101.418	98.044	102.069	84.854	80.951
401211	286	178	473	31	773
401212	10.078	8.738	8.403	7.003	7.145
401220	1.424	1.313	1.698	1.953	1.513
401310	733	662	825	608	478
401320	3.323	2.756	5.687	4.324	2.947
Total	486.579	464.403	436.761	366.373	359.511

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de EUROESTACOM.

La siguiente tabla refleja que España se consolida como el principal proveedor de productos del capítulo 40 a Portugal en 2024, con 200,8 M€, un aumento del 11,98 % respecto a 2020. China muestra el crecimiento más destacado, con un incremento del 129 % (de 21,9 M€ a 50,2 M€), reflejando su creciente peso en el mercado. También destaca el avance de Francia, que duplica prácticamente su valor desde 2020. En cambio, Países Bajos se mantiene estable, mientras que Alemania, aunque con altos valores absolutos, pierde peso relativo en el ranking. Tailandia, Japón, Bélgica y Eslovaquia registran fuertes subidas, reflejando una mayor diversificación geográfica de los proveedores. El subtotal de estos 10 países representa casi el 88 % del total importado, lo que subraya su relevancia en el abastecimiento portugués.

TABLA 9. PRINCIPALES DIEZ PROVEEDORES DE PORTUGAL EN LA IMPORTACIONES DEL CAPÍTULO 40

En miles de euros

País	2024	2023	2022	2021	2020
España	200.853	198.385	190.073	169.375	179.347
China	50.196	36.390	31.675	24.164	21.905
Francia	37.549	28.603	21.855	20.753	17.519
Países Bajos	33.004	36.998	30.035	27.136	29.244

Alemania	28.663	33.240	35.971	28.536	23.501
Tailandia	18.559	16.394	14.146	9.889	9.249
Japón	18.437	16.126	18.108	10.334	10.025
República Checa	15.329	18.049	15.723	12.478	12.628
Bélgica	14.693	12.161	9.521	9.477	11.800
Eslovaquia	11.887	9.891	8.508	6.331	5.217
SubTotal	429.170	406.239	375.614	318.473	320.435
Total	486.579	464.403	436.761	366.373	359.511

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de EUROESTACOM.

3.3.2. Capítulo 84 “Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos; partes de estas máquinas o aparatos”

Entre 2020 y 2024, las importaciones portuguesas de los códigos TARIC seleccionados del capítulo 84 crecieron un 69 %, pasando de 667,3 M€ a 1.128,5 M€. Destaca el fuerte incremento del código 840734 (motores de émbolo alternativo diésel o semidiésel), que se duplicó en el periodo (+96 %). El código 840991 (partes de motores) multiplicó casi por tres sus importaciones, con una subida del 180 %. Por el contrario, el código 840820 (motores de encendido por chispa) muestra una evolución más volátil, con una caída en 2024 respecto a 2023 (-7,6 %). También es reseñable el crecimiento estable del código 840999, que se duplicó entre 2020 y 2024 (+120 %). En conjunto, el crecimiento es constante y significativo, con un salto notable en 2024.

TABLA 10. EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES PORTUGUESAS DEL CAPÍTULO 84

En miles de euros

TARIC	2024	2023	2022	2021	2020
840734	430.051	378.426	371.488	261.126	219.374
840820	263.403	285.161	254.530	243.269	255.933
840999	206.937	127.988	100.319	93.685	91.005
840991	121.855	42.880	46.902	46.719	43.580
840733	105.885	76.620	75.731	64.114	56.223
840732	357	587	489	417	970
840731	7	78	384	394	253

Subtotal	1.128.495	911.741	849.843	709.724	667.338
Total	1.128.495	911.741	849.843	709.724	667.338

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de EUROESTACOM.

Alemania se consolidó como principal proveedor, con un incremento del 70 % en el periodo. Francia triplicó su volumen exportado a Portugal (+134 %), registrando el crecimiento más destacado entre los países analizados. También Polonia casi duplicó sus ventas (+73 %). En contraste, Hungría redujo sus exportaciones un 8 %, siendo el único proveedor con evolución negativa. España ocupó el cuarto lugar en 2024, con un crecimiento del 46 % desde 2020. No obstante, su cuota de mercado en estos productos ha pasado del 9,6% al 8,3%. En conjunto, el crecimiento refleja una diversificación de proveedores con un claro liderazgo europeo.

TABLA 11. PRINCIPALES DIEZ PROVEEDORES DE PORTUGAL EN LA IMPORTACIONES DEL CAPITULO 84

En miles de euros

País	2024	2023	2022	2021	2020
Alemania	522.378	410.707	354.044	252.336	306.963
Francia	218.895	132.468	113.742	95.670	93.315
Polonia	98.936	106.992	97.917	104.729	65.766
España	93.845	76.926	66.483	65.199	64.038
Hungría	61.346	67.866	107.428	90.977	56.547
Italia	43.011	49.951	43.644	44.207	28.779
Países Bajos	17.441	8.953	5.883	6.417	8.044
China	10.008	8.493	6.577	5.981	3.600
Japón	9.344	10.842	17.173	8.868	6.699
Rumanía	8.586	2.914	7.017	6.346	3.311
Subtotal	1.083.790	876.112	819.909	684.457	640.788
Total	1.128.495	911.741	849.843	709.724	667.338

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de EUROESTACOM.

3.3.3. Capítulo 85 “Máquinas, aparatos y material eléctrico y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido [...] y las partes y accesorios de estos”

En el siguiente análisis de las importaciones portuguesas del capítulo 85, la tabla muestra un crecimiento sostenido, con un aumento total del 44 % entre 2020 (157,9 M€) y 2024 (227,5 M€). El

TARIC 851220 “Los demás aparatos de alumbrado o señalización visual” lidera claramente en valor y crecimiento, al pasar de 97 M€ a 144,2 M€, lo que supone un incremento del 48,6 %. También destacan las subidas sostenidas de los códigos 851150 (sistemas de encendido) y 851140 (arranque de motores), ambos con incrementos superiores al 50 % en cuatro años. En contraste, el código 851290 muestra una evolución más irregular, con una leve caída en 2023 (-12,6 %) y una recuperación parcial en 2024. El crecimiento general es constante, impulsado principalmente por la industria de componentes eléctricos para automoción.

TABLA 12. EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES PORTUGUESAS DEL CAPÍTULO 85

En miles de euros

TARIC	2024	2023	2022	2021	2020
851220	144.236	129.619	125.435	108.691	97.016
851150	26.048	23.560	23.617	19.502	16.699
851290	23.546	27.565	26.964	23.111	21.103
851140	21.160	21.603	19.779	15.988	14.555
851230	5.249	5.284	4.775	3.883	2.731
851240	4.554	3.903	3.905	3.749	3.671
85392130	2.703	2.520	2.834	2.750	2.151
Total	227.496	214.054	207.308	177.674	157.925

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de EUROESTACOM.

La tabla sobre los principales diez proveedores de Portugal en el capítulo 85 confirma que España sigue siendo el principal proveedor de productos de Portugal con un crecimiento del 56,2 % entre 2020 y 2024. El mayor crecimiento relativo lo protagoniza Marruecos, que multiplica por cuatro sus exportaciones en el mismo periodo (+316,7%), consolidándose como un actor clave. Alemania y Francia mantienen una evolución más estable, con ligeras variaciones. Hungría, Polonia y Bélgica muestran aumentos significativos, reflejando una creciente presencia del este europeo. Italia y Japón también incrementan sus exportaciones, aunque de forma más moderada. El subtotal de los 10 principales proveedores representa un 92,8 % del total, destacando la concentración del mercado.

TABLA 13. PRINCIPALES DIEZ PROVEEDORES DE PORTUGAL EN LA IMPORTACIONES DEL CAPITULO 85

En miles de euros

País	2024	2023	2022	2021	2020
España	105.242	91.644	86.518	72.986	67.403
Marruecos	25.296	21.404	20.169	6.413	6.071
Alemania	23.807	25.968	27.271	23.680	24.047
Francia	18.273	15.632	16.670	18.217	15.485
Hungría	8.815	10.114	9.403	6.492	3.257
Bélgica	8.778	8.917	8.473	15.455	13.513
Polonia	8.539	7.438	3.284	2.773	2.146
Italia	6.035	5.959	6.236	4.448	3.506
Países Bajos	3.129	2.996	3.580	2.905	4.091
Japón	3.119	4.614	6.712	4.807	2.510
SubTotal	211.034	194.685	188.316	158.176	142.030
Total	227.496	214.054	207.308	177.674	157.925

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de EUROESTACOM.

3.3.4. Capítulo 87 “Vehículos distintos del material rodante ferroviario o tranviario y sus partes y accesorios”

La tabla a continuación muestra un fuerte crecimiento de las importaciones portuguesas del capítulo 87 (vehículos y sus componentes), con un incremento total del 39 % entre 2020 y 2024 alcanzando los 3.175 millones €. El TARIC 870899 (partes y accesorios) representa cerca del 50 % del total, con un aumento del 36 % en el periodo. Destacan también las fuertes subidas de 870891 (+198 %) y 870880 (+87 %), así como el crecimiento continuo de 870894 (frenos) que casi duplicó su valor desde 2020. Por su parte, 870829 (partes de carrocería) aumentó un 27 %, mientras que 870810 (parachoques) se duplicó. En conjunto, la evolución muestra un crecimiento sólido y sostenido en la demanda de componentes para automoción.

TABLA 14. EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES PORTUGUESAS DEL CAPÍTULO 87

En miles de euros

TARIC	2024	2023	2022	2021	2020
870899	1.533.706	1.455.662	1.472.520	1.220.989	1.123.360
870840	399.854	436.251	437.095	339.684	296.991
870829	317.982	346.409	287.712	266.456	249.558
870830	169.869	157.278	143.004	137.317	149.875
870894	159.648	122.243	114.905	102.226	104.678
870880	136.288	120.859	99.109	86.863	72.873
870870	102.732	113.779	115.859	105.477	86.374
870850	92.016	91.364	87.753	81.889	67.756
870810	90.432	81.928	74.513	55.181	48.142
870891	67.368	50.500	38.188	30.800	22.554
870893	52.607	44.358	38.676	34.000	30.505
870821	28.164	20.634	25.444	21.392	20.878
870822	13.092	11.853	5.105		
870790	11.126	6.600	4.009	3.307	3.392
870710	248	269	194	87	1.126
Subtotal	3.175.132	3.059.987	2.944.088	2.485.667	2.278.059
Total	3.175.132	3.059.987	2.944.088	2.485.667	2.278.059

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de EUROESTACOM.

España es con gran diferencia el principal proveedor de productos del capítulo 87 a Portugal, con 1.243,9 M€ en 2024 (+29,2 % respecto a 2020). Le siguen Alemania y Francia, con cifras estables aunque ligeramente inferiores en 2024 frente a años anteriores. El crecimiento más destacado corresponde a Marruecos, que multiplica por más de 40 sus exportaciones entre 2020 y 2024 (de 1,5 M€ a 61,7 M€), reflejando su rápida integración en la cadena de suministro automotriz. También destacan los aumentos en República Checa, Italia, Polonia y Turquía, evidenciando una mayor dependencia del centro y este de Europa. El subtotal de estos diez países representa el 90,2 % del total importado, lo que indica un mercado muy concentrado.

TABLA 15. PRINCIPALES DIEZ PROVEEDORES DE PORTUGAL EN LA IMPORTACIONES DEL CAPITULO 87

En miles de euros

País	2024	2023	2022	2021	2020
España	1.243.959	1.185.086	1.051.453	1.041.932	962.951
Alemania	659.582	667.456	759.012	589.324	566.602
Francia	359.740	361.516	346.729	250.562	228.525
República Checa	138.771	101.224	93.815	64.934	58.708
Italia	109.721	104.817	107.158	105.530	83.905
Polonia	97.514	84.019	56.286	47.355	43.648
Japón	82.422	114.113	130.028	96.537	50.147
Marruecos	61.752	33.023	6.976	1.981	1.499
Países Bajos	56.120	68.080	51.904	32.094	24.939
Turquía	55.745	53.879	57.116	34.882	27.251
Subtotal	2.865.327	2.773.213	2.660.476	2.265.132	2.048.175
Total	3.175.132	3.059.987	2.944.088	2.485.667	2.278.059

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de EUROESTACOM.

3.3.5. Capítulo 90 “Instrumentos y aparatos ópticos, fotográficos, cinematográficos, de medida, de control, de precisión, [...] sus partes y accesorios”

La evolución de las importaciones portuguesas del capítulo 90 (instrumentos y aparatos de óptica, medición, control, etc.) muestra un crecimiento sostenido del 79,5 % entre 2020 y 2024, pasando de 39,1 M€ a 70,3 M€. El TARIC 902990 lidera el aumento, multiplicando por más de tres su valor en el periodo (+235 %), lo que refleja un fuerte incremento en la demanda de piezas y accesorios para instrumentos. 90292031 mantiene un comportamiento más estable, con un crecimiento del 11,9 % en cinco años. Finalmente, 902910 también experimenta una subida moderada (+39,9 %).

TABLA 16. EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES PORTUGUESAS DEL CAPÍTULO 90

En miles de euros

TARIC	2024	2023	2022	2021	2020
902990	38.348	33.837	28.580	13.228	11.432
90292031	27.384	27.992	29.639	26.426	24.459
9029100	4.558	2.487	4.123	3.779	3.259
Total	70.290	64.316	62.342	43.433	39.150

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de EUROESTACOM.

La tabla muestra un crecimiento significativo en las importaciones portuguesas del capítulo 90 desde China, que se posiciona como principal proveedor en 2024 con 24,1 multiplicando por diez su valor respecto a 2020 (+892 %). También destacan los avances de la República Checa, que mantiene cifras elevadas desde 2022, y de España, que casi cuadruplica sus exportaciones en cinco años. Por el contrario, Alemania muestra una fuerte caída, pasando de 23,5 M€ en 2020 a solo 6,8 M€ en 2024 (-71 %), cediendo su liderazgo tradicional. Estados Unidos y Países Bajos presentan crecimientos moderados, mientras que emergen nuevos proveedores como Rumanía, Malasia e Italia. El mercado se ha diversificado, con una clara reorientación hacia Asia y Europa Central.

TABLA 17. EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES PORTUGUESAS DEL CAPÍTULO 90

En miles de euros

País	2024	2023	2022	2021	2020
China	24.059	17.133	14.964	6.386	2.426
República Checa	20.318	28.551	29.010	10.422	4.947
España	8.318	4.526	4.327	2.778	2.275
Alemania	6.804	4.323	4.046	18.519	23.535
Estados Unidos	2.254	1.041	1.114	829	410
Rumanía	1.523	18	14	2	1
Italia	1.483	153	84	71	118
Taiwán	1.178	2.647	3.289	191	99
Países Bajos	665	907	1.118	952	460
Malasia	596	993	653	419	37
Subtotal	67.199	60.291	58.619	40.570	34.307
Total	70.290	64.316	62.342	43.433	39.150

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de EUROESTACOM.

3.3.6. Capítulo 94 “Mueble; [...] y artículos similares de relleno”

Las importaciones portuguesas del capítulo 94 (TARIC 94012000 – asientos giratorios con altura ajustable, típicamente de oficina) crecieron un 66,5 %, pasando de 4,23 M€ a 7,04 M€ durante el periodo de 2020-2024. La subida más fuerte se produjo entre 2021 y 2022 (+115 %), lo que indica una recuperación tras la pandemia. En cambio, entre 2023 y 2024 se registró un ligero descenso del 8,2 %, lo que podría reflejar una estabilización del mercado. Pese a esta caída puntual, el crecimiento acumulado en cinco años es sólido, con un notable impulso del sector mobiliario funcional.

TABLA 17. EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES PORTUGUESAS DEL CAPITULO 94
En miles de euros

TARIC	2024	2023	2022	2021	2020
94012000	7.042	7.670	5.141	2.389	4.229
Total	7.042	7.670	5.141	2.389	4.229

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de EUROESTACOM.

Entre 2020 y 2024, las importaciones portuguesas del capítulo 94 crecieron un 66,5 %, impulsadas principalmente por Italia, que lidera como primer proveedor con un aumento del 113 %, pasando de 1,13 M€ a 2,39 M€. España, segundo proveedor, creció un 61 % en el periodo, aunque registró una caída del 30 % en 2024 respecto a 2023. Destaca Turquía, que triplicó sus exportaciones desde 2021 (+58 %), y Suiza, que irrumpe en 2024 con 547.000 €. Por el contrario, Alemania cayó un 65 % respecto a 2023. El conjunto de los diez principales proveedores concentra el 97,7 % de las importaciones totales del capítulo.

TABLA 18. PRINCIPALES DIEZ PROVEEDORES DE PORTUGAL EN LA IMPORTACIONES DEL CAPITULO 94

País	2024	2023	2022	2021	2020
Italia	2.395	1.932	1.772	208	1.126
España	1.780	2.536	2.005	1.100	1.802
Turquía	1.104	920	564	359	699
Suiza	547	0	1		
Alemania	409	1.184	248	191	280
Marruecos	212	395			
Estados Unidos	135	159	5	10	6
Francia	124	197	122	104	99
Reino Unido	111	151	120	58	14
Bélgica	65	49	86	46	30
SubTotal	6.882	7.523	4.924	2.077	4.057
Total	7.042	7.670	5.141	2.389	4.229

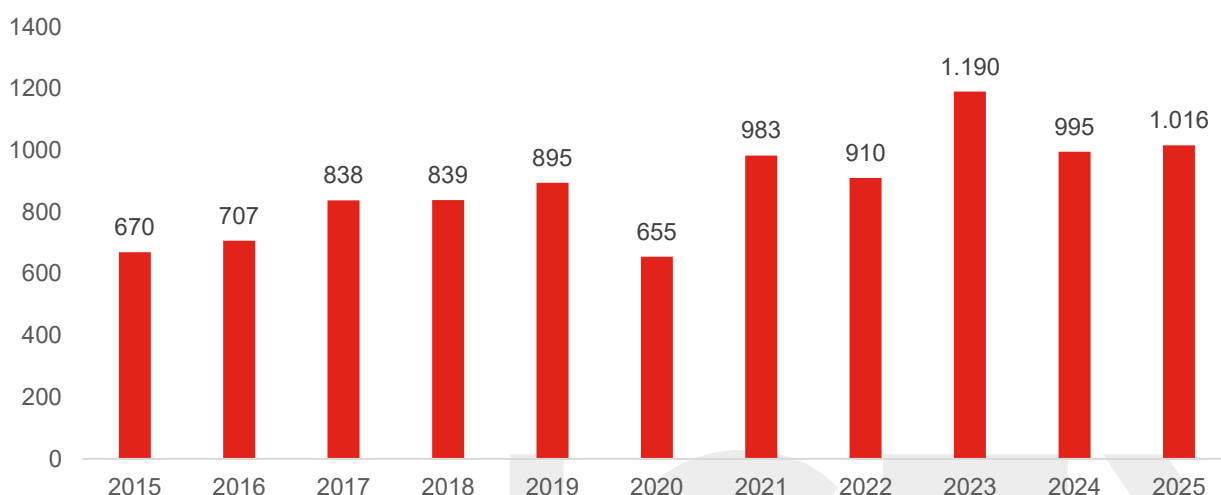
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de EUROESTACOM.

3.4. Exportaciones

En lo que respecta al sector de componentes de automoción, este mantiene un papel protagonista en las exportaciones portuguesas. Según el último dato recogido en marzo de 2025, las exportaciones de componentes superaron los 1.000 M€, con un crecimiento del 2,1 % respecto al mismo mes de 2024. Este ritmo de crecimiento fue superior al de la fabricación de vehículos en la Unión Europea y el Reino Unido, lo que demuestra que la industria portuguesa no solo suministra a los modelos más fabricados, sino que también participa activamente en nuevos proyectos.

GRÁFICA 5. EVOLUCIÓN MENSUAL DE LAS EXPORTACIONES DE COMPONENTES DE AUTOMOVILES EN PORTUGAL (MARZO)

En M€

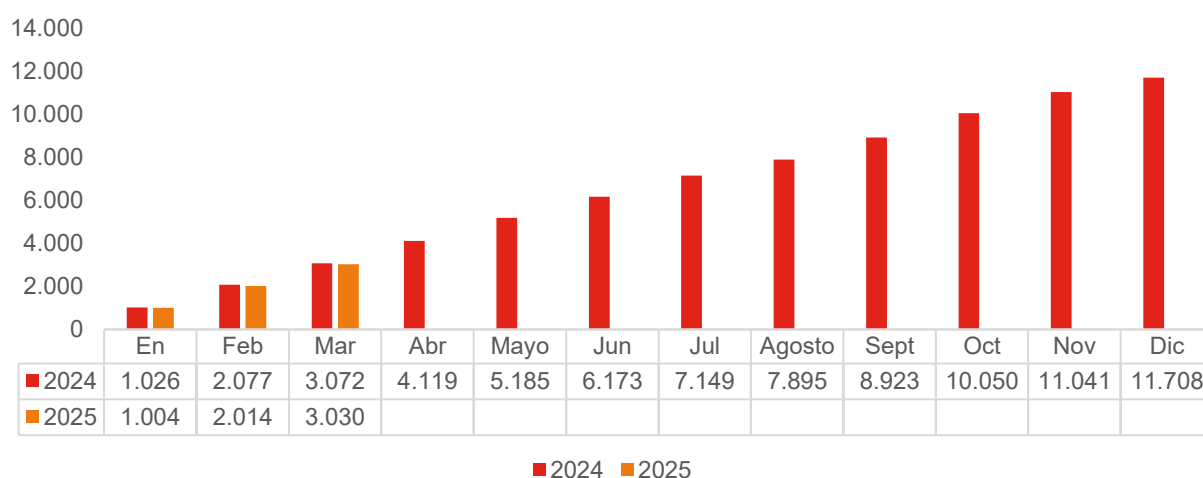


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AFIA y la base de datos del INE.

No obstante, en el primer trimestre de 2025, las exportaciones se situaron en 3.030 M€, lo que representa una ligera caída del 1,4% respecto al mismo período del año anterior.

GRÁFICA 6. EVOLUCIÓN MENSUAL ACUMULADA DE LAS EXPORTACIONES DE COMPONENTES DE AUTOMOVILES 2024-2025

En M€



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AFIA y la base de datos del INE.

La estructura geográfica de las exportaciones portuguesas de componentes auxiliares para automóviles refleja una marcada concentración en el **mercado europeo**, que absorbe el **88,5 %** del total exportado en el primer trimestre de 2025. Este dato confirma la fuerte integración del sector portugués dentro de la cadena de suministro automovilística europea, probablemente vinculada a su proximidad geográfica y a relaciones comerciales consolidadas con países miembros.

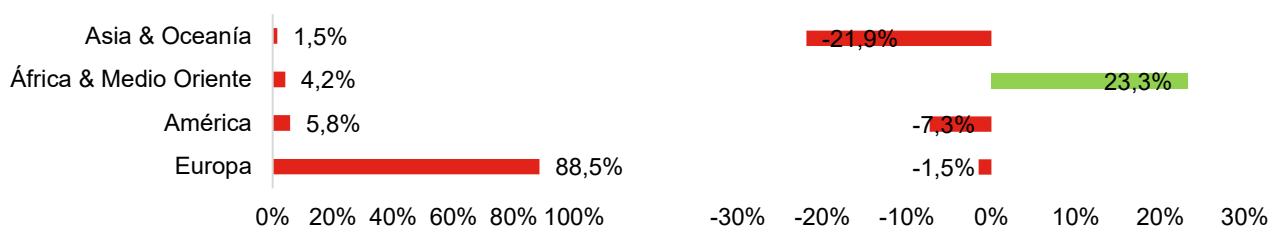
Sin embargo, pese a seguir siendo el destino dominante, las exportaciones a Europa registran una ligera caída del -1,5 % respecto al mismo periodo del año anterior. Por otro lado, América representa el 5,8 % de las exportaciones, pero sufre una caída significativa del -7,3 %, lo que sugiere una pérdida de atracción en este mercado o una mayor competencia por parte de proveedores extracomunitarios.

En contraste, África y Medio Oriente emerge como el único destino con un crecimiento positivo destacado. Con una cuota del 4,2 % del total, las exportaciones hacia esta región aumentaron un 23,3 % en comparación interanual. Este dato sugiere oportunidades de expansión para los fabricantes portugueses en mercados emergentes, especialmente en economías con desarrollo industrial creciente o necesidad de componentes para mantenimiento y ensamblaje local.

Finalmente, Asia y Oceanía presentan una cuota del 1,5 %, acompañada de una drástica caída del -21,9 %, lo que indica claras dificultades de penetración en estos mercados, posiblemente por barreras comerciales, distancia geográfica o presencia de competidores más establecidos en la región.

GRÁFICA 7. EXPORTACIONES DE COMPONENTES PARA AUTOMOVILES POR REGIÓN (QUOTA Y VARIACIÓN RELATIVA, %)

Región	Exportaciones (Q25, %)	Exportaciones, variación relativa 25/24
Europa	88,5%	-1,5%
América	5,8%	-7,3%
África & Medio Oriente	4,2%	23,3%
Asia & Oceanía	1,5%	-21,9%



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AFIA.

4. Demanda

En los últimos años, el mercado portugués de componentes auxiliares para la automoción ha experimentado una transformación notable en las preferencias de compra. Uno de los principales factores que ha impulsado este cambio es la electrificación progresiva de la oferta automovilística, lo que ha generado una demanda creciente de componentes específicamente adaptados a vehículos eléctricos e híbridos.

Para realizar un análisis de la demanda de componentes auxiliares para la automoción en Portugal, resulta fundamental comprender cómo se segmenta la producción de vehículos en el país, ya que esta segmentación determina la tipología de componentes que se fabrican en el mercado local.

La producción nacional se clasifica habitualmente en tres grandes categorías:

1. **Vehículos ligeros de pasajeros (*Ligeiros de passageiros*)**: se trata de automóviles diseñados principalmente para el transporte de personas, con una capacidad máxima de hasta nueve plazas. Esta categoría abarca los turismos convencionales que conforman el grueso del parque automovilístico.
2. **Vehículos ligeros de mercancías (*Ligeiros de mercadorias*)**: incluye furgonetas y vehículos comerciales ligeros destinados al transporte de carga, cuyo peso bruto no excede los 3.500 kg. Son comunes en actividades logísticas, distribución urbana y servicios técnicos.
3. **Vehículos pesados (*Veículos pesados*)**: esta categoría se subdivide en dos segmentos:
 - **Vehículos pesados de mercancías (*Mercadorias*)**: camiones y cabezas tractoras diseñados para el transporte de grandes volúmenes de carga y para rutas nacionales o internacionales.
 - **Autobuses o autocares (*Autocarros*)**: vehículos destinados al transporte colectivo de pasajeros, ya sea en entornos urbanos, interurbanos o turísticos.

La siguiente tabla refleja la evolución de la producción de vehículos en Portugal entre 2020 y 2024, desglosada por tipo de vehículo. Se observa una tendencia general al alza, con un crecimiento significativo tanto en el volumen total como en la diversificación de la producción. Destaca el incremento de los vehículos ligeros de pasajeros, que representan sistemáticamente más del 80 % del total fabricado, consolidando su posición como principal segmento de producción. Por su parte, los vehículos comerciales (ligeros y pesados) también muestran una evolución positiva, con especial protagonismo de los vehículos ligeros de mercancías.

TABLA 19. VEHICULOS AUTOMOVILES PRODUCIDOS EN PORTUGAL POR TIPOS (DE ENERO A DICIEMBRE)

En Uds.

	Vehículos ligeros de pasajeros (A)	Vehículos ligeros de mercancías (B)	Vehículos pesados		Total Comerciales (B+C+D)	Total general
			Vehículos pesados de mercancías (C)	Autobuses o autocares (D)		
2020	211.281	49.855	3.039	61	52.955	264.236
2021	229.221	56.372	4338	23	60.733	289.954
2022	256.018	60.649	5.714	23	66.385	322.404
2023	243.205	69.116	5.807	107	75.030	318.235
2024	260.930	68.685	2.875	56	71.616	332.546

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de ACAP.

Según los datos más actualizados publicados por la Associação Automóvel de Portugal (ACAP) y que se reflejan en la tabla anterior, las nuevas matriculaciones reflejan un avance sostenido hacia opciones más sostenibles, especialmente en el segmento de vehículos ligeros de pasajeros. En este segmento, que representa el grueso del mercado con 100.842 unidades matriculadas, se observa una progresiva electrificación donde los vehículos híbridos eléctricos (gasolina y diésel) alcanzan las 23.356 unidades, representando un 23,2% del total. Les siguen los vehículos eléctricos puros, con 20.375 unidades (20,2%). Además, se registran 8.350 unidades de híbridos no eléctricos, mientras que las tecnologías convencionales, como la gasolina y el diésel, suman conjuntamente apenas un 34,3% del total (28.982 y 5.527 unidades, respectivamente).

En el caso de los vehículos ligeros de mercancías (13.034 unidades), el escenario es diferente: el diésel continúa siendo dominante, representando un 89,9% del total. Este patrón sugiere una adopción más lenta de soluciones limpias por parte del tejido empresarial y logístico, aunque se empiezan a observar avances iniciales con 1.250 unidades eléctricas. En cuanto a los vehículos pesados, el diésel sigue representando la práctica totalidad. La electrificación es aún muy incipiente en estos segmentos, con cifras marginales de eléctricos (21 y 28 unidades, respectivamente).

TABLA 20. MERCADO AUTOMÓVIL EN PORTUGAL POR TIPO DE ENERGIA EN 2025. (DE ENERO A MAYO)

		Ligeros de pasajeros	Ligeros de mercancías	Pesados de mercancías	Pesados de pasajeros
	Gasolina	28.982	40	0	0
	Diésel	5.527	11.723	2.196	527
	Eléctrico	20.375	1.250	21	28
Plug-in	Gasolina	11.706	10	0	0
	Diésel	985	0	0	0
Híbridos eléctricos	Gasolina	23.356	4	0	0
	Diésel	1.561	2	0	0
Híbridos no eléctricos	Gasolina	8.350	5	5	0
	Diésel	0	0	3	0
	Total	100.842	13.034	2.225	555

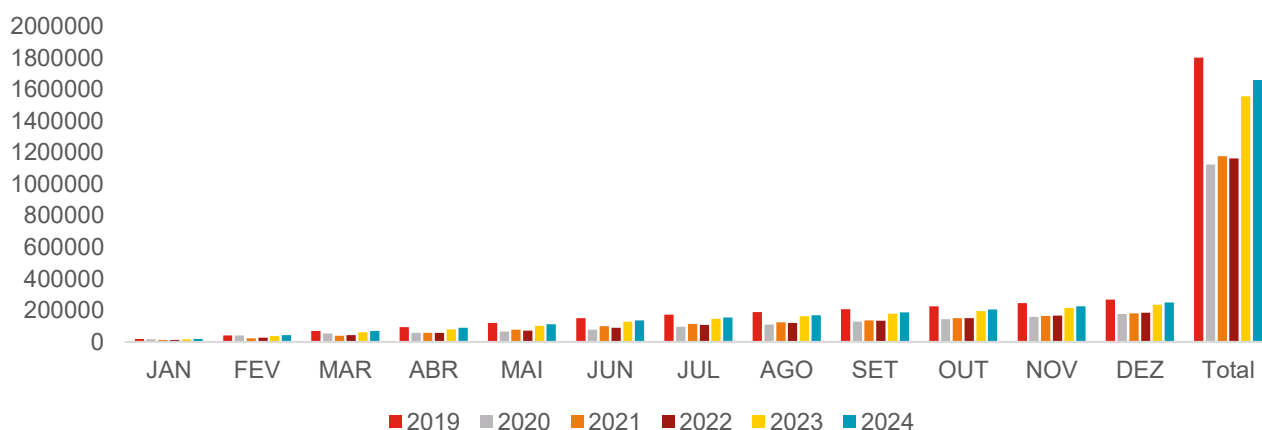
Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de Associação Automóvel de Portugal (ACAP).

4.1. Preferencias de los consumidores, factores decisorios y estacionalidad

La evolución mensual de las matriculaciones de vehículos ligeros y pesados en Portugal entre 2019 y 2024 muestra una clara recuperación del mercado tras la caída significativa registrada en 2020. Desde 2021 en adelante, se observa una tendencia sostenida de crecimiento y proyectando en 2024 (hasta mayo inclusive) un ritmo superior, lo que indica una posible consolidación del mercado.

La evolución mensual de las matriculaciones revela una clara **estacionalidad en la demanda**, concentrándose los picos de ventas entre los meses de mayo y octubre, con un repunte adicional en diciembre. Este patrón sugiere una planificación cíclica por parte de fabricantes y distribuidores, y puede relacionarse con cierres fiscales, campañas promocionales o renovaciones de flota de empresas.

GRÁFICA 8. VENTAS TOTALES DE VEHICULOS LIGEROS Y PESADOS POR MESES (2019-2024)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de Associação Automóvel de Portugal (ACAP).

En cuanto a los factores decisivos en la compra de componentes auxiliares de automoción durante los últimos años, el proceso de compra ha experimentado una transformación profunda impulsada por tres ejes fundamentales: transición energética, digitalización y nuevas exigencias medioambientales.

La encuesta global ["Voice of the Consumer 2024"](#), publicada por PwC, proporciona información clave sobre la evolución de las preferencias de los consumidores en relación con la movilidad y el automóvil, lo cual tiene repercusiones directas sobre la industria de componentes auxiliares. El estudio revela una transformación sustancial en los factores que influyen en la compra de vehículos, destacando una mayor preocupación por la sostenibilidad, la congestión urbana y la digitalización del transporte.

Uno de los resultados más relevantes es que, a pesar de que un 89 % de los consumidores planea seguir conduciendo vehículos, las preferencias sobre el tipo de motorización han cambiado de forma significativa. Un 47 % considera adquirir un vehículo híbrido, mientras que un 32 % optaría por uno 100 % eléctrico, lo cual representa una oportunidad crítica para los proveedores de componentes compatibles con sistemas de propulsión electrificados. Esto implica un aumento de la demanda de baterías, sistemas de gestión térmica, electrónica de potencia, cargadores y componentes de seguridad adaptados a los nuevos estándares técnicos de la movilidad eléctrica.

Por otro lado, el 85 % de los encuestados manifestó estar alarmado con frecuencia por el cambio climático, siendo los consumidores más concienciados (82 %) también los más proclives a adoptar vehículos de baja o nula emisión. El informe de PwC también subraya la importancia de la modernización de las infraestructuras urbanas y del transporte público. Un 75 % de los consumidores usaría más el transporte público si este fuese más eficiente y cómodo, mientras que



un 60 % apoya iniciativas como zonas urbanas sin coche. Estas preferencias están impulsando cambios en la logística urbana y abren la puerta a nuevos desarrollos de componentes específicos para vehículos de reparto ligeros, eléctricos, modulares o autónomos.

Además, cerca de un 25 % de los encuestados declara sentirse cómodo con los vehículos autónomos, lo que anticipa un futuro en el que los sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS), sensores, cámaras, conectividad y software embebido serán clave para la industria de componentes. Este tipo de productos requiere una mayor especialización tecnológica.

Por último, el estudio refleja diferencias generacionales claras. Mientras los consumidores mayores siguen vinculados al vehículo tradicional, las generaciones más jóvenes, (*millennials* y la generación Z), muestran mayor conciencia ecológica, menor apego al vehículo propio y mayor aceptación de soluciones de movilidad compartida o autónoma.

icex

5. Precios

Según el Instituto Nacional de Estadística (INE), el [Índice de Producción Industrial \(IPI\) de Portugal](#) registró una caída interanual del -4,9% en diciembre de 2024 en comparación con el mismo mes del año anterior. Este descenso fue especialmente notable en el grupo de las industrias transformadoras (que incluyen a los fabricantes de componentes para la automoción), que cayó un -3,4%. En particular, el segmento de los bienes intermedios, donde se encuentran la mayoría de los componentes auxiliares automovilísticos, sufrió una caída del -6,1%.

Esta disminución de la producción significa que las empresas fabricaron menos cantidad de piezas y componentes, lo que puede tener consecuencias importantes sobre sus precios. Si la oferta de componentes baja, pero la demanda por parte de fabricantes de vehículos, talleres o concesionarios se mantiene o incluso aumenta, es muy probable que los precios suban. Esto se debe a que hay menos disponibilidad de productos en el mercado, lo que genera mayor competencia por conseguirlos.

Además, el informe muestra que mientras algunos sectores, como el de bienes de inversión (por ejemplo, maquinaria y tecnología industrial), lograron crecer ligeramente (+0,5% en diciembre), los bienes intermedios siguieron cayendo. Esta diferencia sugiere que podría haber problemas de abastecimiento o retrasos en las cadenas de suministro, lo que a su vez puede aumentar los costes para los fabricantes de automóviles.

Para los proveedores de componentes establecidos en polos industriales clave como Palmela, Tramagal, Mangualde o Aveiro, esta situación puede traducirse en mayores costes de producción, y menor capacidad para competir con proveedores extranjeros sobre el precio final de los componentes que llegan al cliente o al taller.

6. Percepción del producto español

Según los datos analizados sobre las importaciones portuguesas en el sector de componentes auxiliares para la automoción en el apartado tres, España ocupa de forma sistemática la primera posición como proveedor en la mayoría de las categorías.

El mercado portugués percibe los productos españoles como una opción de confianza, competitiva y estratégica. En primer lugar, la elevada cuota de mercado mantenida por España a lo largo del tiempo refleja un alto grado de confianza técnica y fiabilidad comercial por parte de las empresas portuguesas, que valoran tanto la calidad de los componentes como el cumplimiento en plazos y requisitos. Además, la proximidad geográfica y la integración logística entre ambos países facilitan relaciones comerciales ágiles, con tiempos de entrega cortos y costes logísticos reducidos, lo que refuerza la imagen de España como un socio preferente en la cadena de suministro.

España también destaca por ofrecer una excelente relación calidad-precio, siendo proveedor de referencia tanto en productos de alta tecnología como en componentes estándar. Esta versatilidad le permite responder a las distintas necesidades del tejido industrial portugués, desde fabricantes OEM hasta talleres o distribuidores. A ello se suma la participación de empresas españolas en los clústeres industriales del norte de Portugal, en zonas como Braga u Oporto, donde colaboran en proyectos conjuntos de innovación e industrialización avanzada, reforzando su posición como socio innovador.

Por último, factores como la afinidad cultural, la compatibilidad regulatoria dentro del marco europeo y la facilidad administrativa contribuyen a consolidar una percepción positiva del producto español. La cercanía lingüística y la experiencia común en entornos normativos similares simplifican las transacciones comerciales, reduciendo barreras de entrada y favoreciendo relaciones duraderas.

En conjunto, puede afirmarse que el mercado portugués percibe los componentes auxiliares españoles para automoción como fiables, accesibles, tecnológicamente sólidos y alineados con las exigencias del mercado local, lo que se traduce en una posición de liderazgo sostenido en las importaciones del país.

7. Canales de distribución

En Portugal, la distribución de componentes auxiliares para automóviles se organiza en torno a dos canales principales: **el canal de equipo original (OEM)** y **el canal de posventa (aftermarket)**.



El canal OEM está compuesto por fabricantes que suministran directamente a las plantas de ensamblaje de vehículos, como Autoeuropa (Volkswagen) en Palmela, Stellantis en Mangualde, Mitsubishi Fuso en Tramagal y Renault/Salvador Caetano en Aveiro. Este canal se caracteriza por contratos a largo plazo y altos estándares técnicos. Las cuotas de mercado en este segmento están concentradas en grandes grupos internacionales con producción local como Bosch, Faurecia, Benteler, Continental Mabor y Mahle, que operan como Tier 1 y dominan el suministro a fabricantes.

Por otro lado, el canal de posventa representa una parte sustancial del mercado, especialmente relevante para recambios y mantenimiento. Este canal se compone de importadores, mayoristas,

minoristas y talleres. Entre los principales distribuidores del *aftermarket* en Portugal destacan Autozitânia, Krautli, RPL Clima, PR Parts y Domingos & Morgado, que actúan como intermediarios clave entre fabricantes internacionales y talleres mecánico.

7.1.1. Comercio electrónico

El canal digital ha cobrado una importancia creciente especialmente en la comercialización de recambios automotrices. En 2025, se espera que el comercio electrónico de piezas de vehículo en Portugal alcance un volumen de negocio de 202,3 M€, con un crecimiento anual estimado del 5,4 % hasta 2029 ([EcommerceDB, 2024](#)).

En este contexto, la distribución combina una estructura jerárquica tradicional con un creciente uso de plataformas digitales que están empezando a ganar presencia, especialmente en la venta de recambios rápidos y compatibles para vehículos ligeros y que responde a la necesidad de garantizar tanto la calidad y trazabilidad exigidas por los fabricantes, como la rapidez y disponibilidad que demanda el mercado de posventa y que cada vez más es sensible al precio y al servicio postventa.

icex

8. Acceso al mercado – Barreras

Desde el punto de vista normativo, Portugal sigue una regulación armonizada con la legislación de la Unión Europea, especialmente en lo relativo a la homologación técnica de productos, normas de calidad, seguridad industrial, protección medioambiental y comercio exterior.

En el ámbito de la fabricación, el marco legal portugués exige que las actividades industriales se sometan al Sistema da Indústria Responsável (SIR), regulado por el [Decreto-Lei n.º 169/2012](#), modificado por el D.L. n.º 73/2015. Dicho sistema establece la obligación de disponer de licencia industrial previa para cualquier establecimiento fabril, así como el cumplimiento de requisitos técnicos, de seguridad laboral y de protección ambiental. Además, las empresas deben registrarse en el [Instituto dos Registos e do Notariado \(IRN\)](#).

En cuanto a los requisitos técnicos de los productos, los componentes destinados al uso en vehículos deben cumplir con el [Reglamento \(UE\) 2018/858](#), relativo a la homologación de vehículos y sus sistemas, componentes y unidades técnicas independientes. En este sentido, el [Instituto da Mobilidade e dos Transportes \(IMT\)](#) actúa como autoridad competente en Portugal para la homologación de componentes que afecten la seguridad o el funcionamiento del vehículo.

La dimensión medioambiental también es relevante, especialmente en lo relativo a la gestión de residuos industriales y la responsabilidad ampliada del productor, conforme a lo dispuesto en el [Decreto-Lei n.º 152-D/2017](#) y el [Decreto-Lei n.º 102-D/2020](#). Estas normas regulan el tratamiento de residuos procedentes de procesos industriales, así como la obligación de recoger y reciclar componentes al final de su vida útil, en particular aquellos considerados peligrosos o contaminantes.

Aunque no obligatorias, muchas empresas del sector implementan normas internacionales de calidad como la **ISO 9001** o la **IATF 16949**, esta última específica del sector de la automoción, lo que permite garantizar procesos eficientes y reforzar su posicionamiento como proveedores de primer nivel (OEM y Tier 1).

En el marco del comercio internacional, Portugal aplica la normativa fiscal y aduanera común de la Unión Europea, siendo de aplicación el Arancel Aduanero Común (AAC) para las importaciones procedentes de países terceros. Este arancel se determina en función de la clasificación arancelaria de cada producto, utilizando la nomenclatura del sistema TARIC, y está sujeto a los acuerdos comerciales preferenciales firmados por la UE. Además, los productos importados deben demostrar conformidad técnica con los requisitos europeos antes de ser comercializados en el país.

Actualmente, existen previsiones de reducción o eliminación progresiva de aranceles en el marco de nuevas negociaciones de acuerdos comerciales con regiones estratégicas como el Mercosur,

India o ASEAN. Estas iniciativas son gestionadas por la Dirección General de Comercio de la Comisión Europea (DG TRADE) y forman parte de la estrategia comercial común de la UE.

En Portugal, la entidad encargada de aplicar y controlar estas disposiciones aduaneras es la **Autoridade Tributária e Aduaneira (AT)**, que supervisa tanto el despacho aduanero como la recaudación fiscal correspondiente en las operaciones de importación (AT, 2025).

Desde el punto de vista fiscal, la comercialización de componentes automovilísticos está sujeta al Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) al tipo general del 23%, conforme al Código do IVA (CIVA) portugués. En el caso de operaciones intracomunitarias entre operadores económicos registrados, se aplica el mecanismo de inversión del sujeto pasivo, con exención de IVA en origen. Los componentes auxiliares para automoción no están sujetos a impuestos especiales solamente en casos muy específicos, como componentes que contengan sustancias peligrosas (por ejemplo, ciertos aceites o baterías), podría aplicarse legislación ambiental adicional relativa a la gestión de residuos o responsabilidad del productor.

Las autoridades con competencia directa en esta materia en Portugal son:

- Autoridade Tributária e Aduaneira (AT): supervisión fiscal y aduanera – www.portaldasfinancas.gov.pt
- Direção-Geral das Atividades Económicas (DGAE): regulación del comercio industrial – www.dgae.gov.pt
- Comissão Europeia – DG TRADE: política comercial común y acuerdos preferenciales – <https://policy.trade.ec.europa.eu>

8.1.1. Adaptaciones del producto español

En cuanto a la entrada de productos españoles en el mercado portugués, no se requieren grandes adaptaciones técnicas, pero sí es recomendable ajustar el etiquetado al idioma portugués, incluir certificaciones CE/ISO visibles y asegurar que el embalaje facilite su manipulación logística. También se valoran positivamente instrucciones técnicas accesibles y una presentación profesional del producto en plataformas *online*.

9. Perspectivas del sector

El sector automovilístico se encuentra actualmente inmerso en una transformación radical que está reconfigurando no solo la forma en que los vehículos son diseñados y fabricados, sino también cómo se utilizan, mantienen y se relacionan con los consumidores. Esta evolución tiene un impacto directo en la industria de componentes auxiliares, que deberá adaptarse a un nuevo paradigma tecnológico y social si quiere mantener su relevancia y competitividad. Según el informe [“Five trends transforming the Automotive Industry”](#) elaborado por PwC Autofacts, la movilidad del futuro estará marcada por cinco grandes ejes: electrificación, conducción autónoma, uso compartido, conectividad y actualizaciones anuales de producto.

La electrificación avanza rápidamente como respuesta a la creciente presión regulatoria y la demanda social de soluciones sostenibles. En este contexto, se espera que más del 55% de los nuevos vehículos vendidos en Europa para el año 2030 sean completamente eléctricos, lo que supondrá una transformación estructural del tipo de componentes requeridos: sistemas de propulsión eléctricos, baterías, soluciones de carga y tecnologías de refrigeración sustituirán en gran medida a componentes tradicionales como sistemas de combustión o cajas de cambio. Esta evolución representa un reto y una oportunidad para los fabricantes de componentes auxiliares, que deberán invertir en innovación tecnológica para adaptarse a esta nueva demanda.

La conducción autónoma es otra de las grandes fuerzas transformadoras. Se estima que en 2030, hasta el 40 % del kilometraje en Europa podría estar cubierto por vehículos autónomos, especialmente en entornos urbanos. Esta tendencia va de la mano del auge del uso compartido del vehículo, impulsado tanto por los avances tecnológicos como por los nuevos hábitos de consumo. Los usuarios más jóvenes, familiarizados con las plataformas digitales, muestran una menor preferencia por la propiedad del automóvil, apostando en cambio por servicios como el *car-sharing*. Esto implica que los vehículos se utilizarán de forma más intensiva y por tanto como consecuencia, los componentes auxiliares deberán ser más duraderos, modulares, y fácilmente sustituibles, además de estar preparados para un uso constante y conectado.

A medida que los coches se convierten en plataformas digitales sobre ruedas, la conectividad adquiere un papel protagonista. Los vehículos estarán integrados en un ecosistema digital que permitirá la comunicación entre ellos, con infraestructuras y con los propios usuarios, quienes podrán acceder a servicios de entretenimiento, navegación, trabajo remoto y control del vehículo mediante aplicaciones. Esta dimensión digital exigirá una nueva generación de componentes electrónicos y software que deberán ser actualizados con mayor frecuencia, lo que se traduce en una aceleración del ciclo de innovación. Así, se espera que las actualizaciones anuales del hardware y software sustituyan los tradicionales ciclos de renovación de modelos cada 5 o 8 años.



Este profundo cambio en el modelo de movilidad también transformará la estructura del mercado automovilístico. El número de vehículos en circulación podría reducirse debido al uso intensivo de los vehículos compartidos, y se requerirán reemplazos más frecuentes. Esta evolución supondrá que los fabricantes y proveedores ya no solo podrán limitarse a producir y vender vehículos o piezas, sino que deberán ofrecer servicios integrales a lo largo de todo el ciclo de vida del automóvil, desde la venta y el mantenimiento hasta el reciclaje final.

En definitiva, el sector de componentes auxiliares automovilísticos debe prepararse para responder a una demanda que será más tecnológica, conectada y sostenible, y cuyo eje central pasará del producto al usuario. La capacidad de adaptarse a este nuevo contexto determinará qué empresas logran consolidarse en un mercado cada vez más competitivo y globalizado, como el portugués, donde ya se observa un creciente interés por soluciones de movilidad inteligentes y respetuosas con el medio ambiente.



10. Oportunidades

10.1. Apoyo institucional y financiación europea

El sector de componentes auxiliares para la automoción en Portugal se beneficia de un marco institucional sólido y de una política pública orientada al fomento de la innovación, la sostenibilidad y la transformación digital. Este contexto representa una oportunidad clave para empresas exportadoras, especialmente españolas, que deseen acceder al mercado portugués de forma competitiva y alineada con las prioridades nacionales y europeas.

En primer lugar, el **Plan de Recuperación y Resiliencia de Portugal (PRR)**, financiado por la Unión Europea, contempla inversiones directas para la modernización industrial, con especial atención a sectores estratégicos como el de automoción. A través de sus líneas de actuación vinculadas a la "Resiliencia y Competitividad", se ofrecen subvenciones y cofinanciación para proyectos que incorporen tecnologías limpias, automatización de procesos y mejora de la eficiencia energética. Los exportadores que participen en consorcios o alianzas con empresas locales pueden beneficiarse indirectamente de estos fondos, facilitando su inserción en la cadena de suministro nacional ([PRR Portugal, 2024](#)).

Además, el programa **Portugal 2030 (PT2030)** canaliza fondos estructurales de la UE para apoyar la internacionalización, el desarrollo de producto, la certificación técnica y la transición verde de las empresas industriales. Esta financiación puede ser relevante para proveedores extranjeros que adapten su oferta a las exigencias del mercado portugués y europeo, y que busquen integrar su actividad en los clústeres de innovación existentes. Asimismo, existen plataformas de cooperación como el clúster **MOBINOV – Cluster Automóvil de Portugal**, que promueve la cooperación entre fabricantes, proveedores, centros de investigación y universidades, y facilita el acceso a redes industriales y proyectos conjuntos de innovación.

10.2. Impacto de los aranceles estadounidenses sobre la industria europea y portuguesa

A fecha actual de realización de este estudio (junio, 2025) la imposición de aranceles por parte de la administración Trump ha decidido extenderse hasta el próximo 1 de agosto el plazo para negociar la imposición de nuevos aranceles, otorgando así una prórroga a varios países con los que mantiene desacuerdos comerciales. Este escenario prolonga la incertidumbre comercial a nivel global y plantea riesgos relevantes para Europa. Por un lado, dificulta la planificación empresarial de exportadores europeos, especialmente en industrias altamente integradas en cadenas de valor globales. Por otro, la amenaza de aranceles puede frenar inversiones extranjeras, encarecer

productos y limitar la competitividad de la industria europea frente a terceros países no afectados. Si las negociaciones fracasan, existe el riesgo real de una guerra comercial transatlántica, con consecuencias negativas para el crecimiento económico, el empleo y la estabilidad de los mercados.

En el caso concreto de Portugal, aunque el país no es un exportador directo significativo de vehículos a EE. UU., sí desempeña un papel relevante como proveedor de segundo nivel (Tier 2/Tier 3) dentro de la cadena europea. Por ello, cuando fabricantes alemanes, franceses o españoles reducen su producción destinada a EE. UU., se produce un efecto indirecto en la demanda de componentes portugueses, especialmente en segmentos como cableado, electrónica de control, sistemas de suspensión o chasis.

Sin embargo, esta situación también puede generar ciertas ventajas relativas para Portugal. En un contexto de incertidumbre comercial y presión sobre costes, muchos compradores europeos podrían buscar alternativas más competitivas dentro de la UE, lo que permite a Portugal ganar peso como centro de producción “nearshoring”, gracias a su capacidad técnica, costes controlados y cercanía a mercados clave como España o Francia.

Además, esta idea ha reforzado en Portugal la necesidad de diversificación geográfica de destinos de exportación, alineándose con una estrategia de expansión hacia nuevos mercados emergentes y reforzando su integración en cadenas regionales más resilientes.

11. Información práctica

11.1. Ferias del sector

EXPOMECÂNICA (EXPONOR – OPORTO)

Es la feria de referencia del sector del *aftermarket* en Portugal. Reúne a fabricantes de componentes, distribuidores, talleres y empresas tecnológicas ligadas al mantenimiento automotriz. Incluye exhibiciones de producto, *networking* y conferencias técnicas.

Próxima edición: Del 29 al 31 de mayo de 2026

Sitio web: <https://expomecanica.pt/es/>

11.2. Publicaciones del sector

INE – INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (PORTUGAL)

Aunque no es un medio especializado, el INE publica regularmente informes estadísticos oficiales sobre la producción industrial, comercio internacional, empleo y evolución de precios, incluyendo datos específicos del sector de componentes para automoción dentro de la categoría de bienes intermedios e industria transformadora. Es una fuente de referencia para análisis cuantitativos del sector.

Sitio web: <https://www.ine.pt>

JORNAL DAS OFICINAS

Revista profesional portuguesa especializada en el mercado del *aftermarket* y mantenimiento automotriz. Publica entrevistas, análisis de tendencias y lanzamientos de productos.

Sitio web: <https://jornaldasoficinas.com/pt/>

11.3. Organismos y Asociaciones del sector

AFIA – Associação de Fabricantes para a Indústria Automóvel

Principal asociación de fabricantes de componentes automovilísticos en Portugal. Representa los intereses del sector y es miembro de CLEPA (Europa).



Dirección: Edifício de Serviços da AEP, Av.^a Dr. António Macedo, n.º 196, PT 4450-617 – Leça da Palmeira

E-mail: info@afia.pt

Sitio web: [AFIA](http://afia.pt)

ACAP – Associação Automóvel de Portugal

Agrupar a fabricantes, importadores, distribuidores y empresas del canal posventa. Publica estadísticas de ventas y matriculaciones, estudios y representa al sector ante la administración.

Dirección:

- Av. Torre de Belém, 29, 1400-342 Lisboa
- Rua de St^a Catarina, 693, 4º, 4000-454 Porto

E-mail: mail@acap.pt // porto@acap.pt

Sitio web: [ACAP](http://acap.pt)

ANECRA – Associação Nacional das Empresas do Comércio e da Reparação Automóvel

Representa talleres y concesionarios, con servicios de formación, asesoría y defensa de intereses ante la administración.

Dirección:

- Av. Almirante Gago Coutinho N° 100, 1749-124 Lisboa
- Rua Monte da Mina, 4241 A, 4465-694 Leça do Balio, Porto
- Rua Miguel Torga, 1 – r/c Esq., 2410-134 Leiria

E-mail: lisboa@anecra.pt // porto@anecra.pt // leiria@anecra.pt

Sitio web: [ANECRA](http://anecra.pt)

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

Organismo público responsable de la regulación, planificación y fiscalización del transporte en Portugal.

Sitio Web: [Instituto da Mobilidade e dos Transportes](http://instituto-da-mobilidade.pt)

AIDA CCI – Associação Empresarial de Aveiro

Relevante en el ecosistema industrial de la zona centro (donde operan muchas fábricas de componentes), ofrece apoyo empresarial y promoción internacional.



Dirección: R. da Boavista - Zona Ind. de Taboeira – Alagoas 3800 - 115 Aveiro

E-mail: aida@aida.pt

Sitio web: AIDA

11.4. Recomendaciones para el exportador

A la hora de entrar en el mercado portugués de los componentes auxiliares automovilísticos, es importante garantizar el cumplimiento de las normativas técnicas europeas, especialmente en componentes críticos, y adaptar el etiquetado al idioma portugués. Además, la cercanía logística, cultural e idiomática con España puede facilitar la atención postventa personalizada, muy valorada en el país. Se recomienda analizar la competencia para diferenciar la propuesta de valor adecuadamente.

En cuanto a la cultura empresarial, la confianza y las relaciones personales son fundamentales. Las negociaciones suelen ser formales y respetuosas, dando valor a la calidad-precio de los productos. El atuendo formal y conservador es el adecuado para reuniones de negocios, mientras que el uso del portugués en presentaciones y documentos es valorado positivamente. En caso de no conocer el idioma, es recomendable disculparse por ello y preguntar en que idioma se prefiere realizar el encuentro ya que muchos portugueses hablan tanto inglés como español. La comunicación preferida es por correo electrónico, siendo el teléfono útil para contactos más directos y para hacer seguimientos.



Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

Ventana Global

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h)
informacion@icex.es

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

www.icex.es

