

Comunicado de imprensa

Um único foco no veículo elétrico levaria à perda de meio milhão de empregos na UE, de acordo com um estudo da CLEPA – PwC Strategy&

- Uma avaliação da transição confirma o papel crítico da eletrificação para atingir os objetivos do Acordo de Paris, mas corrobora os riscos para o emprego relacionados os motores de combustão interna.
- Os 226.000 novos empregos previstos na produção de motores para veículos elétricos (assumindo uma cadeia de baterias na UE), representam uma perda líquida projetada de 275.000 empregos (-43% empregos) até 2040.
- Projeta-se que 501.000 empregos nos fabricantes de componentes para motores de combustão interna (ICE) se tornem obsoletos se a tecnologia for descontinuada até 2035.
- Desses meio milhão de empregos, 70% (359.000) provavelmente serão perdidos em apenas num período de 5 anos, de 2030 a 2035, destacando o prazo limitado para a gestão dos significativos impactos sociais e económicos.
- Ao complementar a eletrificação, com uma abordagem de tecnologia mista que permita o uso de combustíveis renováveis poderia atingir-se uma redução de 50% em CO2 até 2030, mantendo empregos e criando valor acrescentado.

A CLEPA, Associação Europeia dos Fornecedores da Indústria Automóvel, encomendou à PwC Strategy& a avaliação do impacto, de três cenários de política do *Green Deal* (Pacto Ecológico Europeu), sobre o emprego e o valor acrescentado¹ entre os fornecedores da indústria automóvel em toda a Europa² no período 2020-2040. Tais cenários representam uma abordagem de tecnologia mista; a abordagem atual apenas VE (Veículos Elétricos) proposta no pacote 'Fit for 55' e um cenário de aumento exponencial de Veículos Elétricos. Todos os três cenários pressupõem uma eletrificação acelerada para cumprir as metas ambientais, com uma elevada quota de mercado de veículos elétricos³ em 2030 de mais de 50%, quase 80% e perto de 100%, respetivamente.

A indústria automóvel (construtores e fornecedores) é responsável por mais de 5% do total do emprego na indústria transformadora em 13 Estados-Membros da UE⁴, sendo que os fornecedores da indústria automóvel são responsáveis por mais de 60% desses empregos. O estudo, portanto, fornece uma avaliação a nível europeu e ainda identifica os riscos e oportunidades em sete dos principais países produtores de componentes automóveis (Alemanha, Espanha, França, Itália, República Checa, Polónia e Roménia). O estudo também é o primeiro deste tipo a avaliar o impacto de diferentes vias políticas para atingir os objetivos do *Green Deal*, com foco nos fornecedores da indústria automóvel.

Enquanto os construtores de automóveis têm uma capacidade maior de desinvestir ou internalizar atividades para compensar a perda de atividade no domínio dos motores de combustão interna, os fornecedores da indústria automóvel não podem reagir tão rapidamente, pois estão vinculados a contratos de longo prazo com

¹ Valor Acrescentado = Corresponde à diferença entre o volume de negócios e os custos das matérias-primas, e equivale à riqueza gerada pela empresa.

² União Europeia + Reino Unido + EFTA

³ BEV – Veículos 100% Elétricos, PHEV – Híbridos Plug-IN, HEV - Híbridos

⁴ Eslováquia, Roménia, Suécia, República Checa, Hungria, Alemanha, Espanha, Polónia, Eslovénia, França, Bélgica, Áustria e Portugal.

os construtores. Além dos líderes globais e bem capitalizados da indústria, o setor é composto por centenas de empresas especializadas e PME com menos acesso a capital para investir na transformação dos seus modelos de negócio.

Transição versus interrupção

O estudo prevê que, no cenário exclusivamente de Veículos Elétricos, 70% do impacto no emprego será sentido já no período de 2030-2035 e corrobora que as oportunidades do veículo elétrico dependem do estabelecimento de uma ampla cadeia de abastecimento de baterias na UE, cujo momento e probabilidade ainda são incertos. Os países da Europa Ocidental parecem estar em melhor posição para serem redutos na produção de motores para veículos elétricos, enquanto o emprego nos países da Europa Central e Oriental permanecerá altamente dependente do motor de combustão interna.

Henning Rennert, sócio da PwC Strategy& Alemanha, declarou:

"Embora, por um lado, a eletrificação coloque em risco o emprego relacionado com o powertrain, no futuro a qualificação dos trabalhadores precisará de outras competências em áreas como o software ou infraestrutura. O valor acrescentado e a criação de emprego nas tecnologias de powertrain dependerá da produção de baterias na Europa".

A secretária-geral do CLEPA, Sigrid de Vries, declarou:

"O estudo destaca os riscos de uma abordagem exclusivamente de Veículos Elétricos para a subsistência de [centenas de milhares de] pessoas que trabalham afincadamente para fornecer soluções tecnológicas para uma mobilidade sustentável. Como os fornecedores de componentes para automóveis são responsáveis pela maioria dos empregos na indústria automóvel, é crucial colocar os empregos da indústria de componentes para o automóvel em primeiro plano na gestão do impacto social e económico da transformação. As inovações dos fornecedores da indústria automóvel tornaram a mobilidade elétrica cada vez mais acessível aos consumidores e um instrumento essencial para cumprir as metas de redução de emissões. Mas as necessidades da sociedade são muito diversificadas para uma abordagem única. Um contexto regulatório aberto a todas as soluções disponíveis, como o uso de tecnologias híbridas, hidrogénio verde e combustíveis renováveis sustentáveis, permitirá a inovação à medida que redefiniremos a mobilidade nas próximas décadas".

O Presidente da AFIA – Associação de Fabricantes para a Indústria Automóvel, José Couto, afirmou que o “Estudo elaborado pela CLEPA e onde a AFIA teve um papel muito ativo, evidencia o impacto a médio e longo prazo do processo da transição energética nas empresas da indústria de componentes automóveis. Esta indústria em Portugal emprega 62 000 trabalhadores, 8,8% do emprego da indústria transformadora, na sua maior parte qualificados e com remunerações acima da média nacional. Pelo que neste contexto é necessário que a União Europeia crie instrumentos que possibilitem enfrentar as tendências impostas pela transição energética e a transformação digital, de forma a proteger os empregos e empresas”.

Um futuro incerto para baterias

O estudo confirma que até 70 mil milhões de euros (70%) da criação de valor relacionada com os motores elétricos estarão ligados ao processamento das matérias-primas, à produção de células e de módulos e à montagem de sistemas de baterias. É importante realçar que essas atividades não serão necessariamente realizadas com as mesmas empresas ou nas mesmas regiões, pois exigem capacidades e conhecimentos muito diferentes em comparação com a tecnologia de motor de combustão interna e, portanto, são improváveis de fornecer oportunidades para a maioria dos fornecedores da indústria automóvel orientados para os motores de combustão interna e especialmente para pequenas e médias empresas que empregam cerca de 20% das pessoas que trabalham na indústria de componentes automóveis. Estudos anteriores da CLEPA mostraram que a produção de baterias proporciona relativamente mais empregos para funcionários com formação académica e menos empregos para trabalhadores mecânicos que atualmente fabricam componentes relacionados com os motores de combustão interna.

Metodologia

A metodologia do estudo é complementar aos estudos anteriores (disponíveis no [portal de emprego da CLEPA](#)), pois realiza simulações numa perspetiva empresarial. Os dados foram recolhidos com o apoio da CLEPA⁵, bem como de associações nacionais e empresas, num inquérito exploratório com base em 199 questionários e validado com 33 entrevistas a especialistas. Para simular de forma realista as decisões comerciais, a capacidade de produção no nível do turno de trabalho (normalmente três blocos de oito horas), bem como a atratividade do país, os critérios foram avaliados para desenvolver cenários de desaceleração progressiva para as tecnologias de fabricação de motores de combustão interna (ICE) e cenários de aceleração para as tecnologias de Veículos Elétricos (EV).

Recomendações políticas da CLEPA⁶

A atual proposta 'Fit for 55' sobre as normas de emissão de CO₂ para carros e vans (veículos ligeiros de mercadorias) apenas considera as emissões que saem do tubo de escape do veículo, ignorando as emissões relacionadas com a produção de veículos ou os combustíveis que eles utilizam, incluindo a forma como a eletricidade é gerada. Para incentivar tecnologias com a menor pegada global de carbono, as emissões dos veículos devem, idealmente, ser reguladas com base no ciclo de vida, com uma abordagem do “poço à roda” (WtW – Well-to-Wheel) como primeira medida, que considera a produção e distribuição do combustível / eletricidade usado para alimentar um veículo. As reduções de emissões no lado da produção de combustível / energia devem ser reconhecidas ao determinar o cumprimento das normas de CO₂, por exemplo, através da introdução de um mecanismo de crédito voluntário, que permita uma opção adicional para os fabricantes de automóveis cumprirem as metas de toda a frota com volumes adicionais de combustíveis renováveis.

A abertura tecnológica dá à indústria tempo para a transição, ao mesmo tempo que mitiga a rutura social que as mudanças abruptas costumam trazer, sem comprometer o clima. Uma transição planeada e ponderada, que consiste numa abordagem tecnológica mista, mantém as opções em aberto para se adaptar a novos desenvolvimentos, sejam eles avanços tecnológicos, eventos geopolíticos ou disponibilidade de recursos, e ao

⁵ A CLEPA é a Associação Europeia dos Fornecedores da Indústria Automóvel

⁶ As recomendações políticas não estão dentro do objetivo do estudo e representam apenas as opiniões da CLEPA

mesmo tempo, apresenta oportunidades significativas para a criação de valor na indústria automóvel, um dos maiores ativos industriais da Europa.

Sigrid de Vries prossegue: *"Uma abordagem tecnológica aberta deve incluir a eletrificação rápida juntamente com energia limpa e renovável, complementada por tecnologia de combustão limpa com combustíveis renováveis sustentáveis. Há mais opções do que emissões zero, e temos de reconhecer o papel que os combustíveis neutros para o clima podem desempenhar na redução das emissões, preservando a escolha do consumidor, a acessibilidade económica e na manutenção da competitividade global da Europa. A tecnologia não é o inimigo aqui, mas sim os combustíveis fósseis, e a abertura tecnológica será essencial para alcançar uma transição justa"*.

Sobre a CLEPA

A CLEPA, a Associação Europeia de Fornecedores da Indústria Automóvel, com sede em Bruxelas representa mais de 3.000 empresas, de multinacionais a PME, fornecedoras de componentes de última geração e de tecnologia inovadora para uma mobilidade segura, inteligente e sustentável, investindo anualmente mais de 30.000 milhões de euros em investigação e desenvolvimento. Os fornecedores da indústria automóvel na Europa empregam diretamente 1,7 milhões de pessoas em todo o continente.

Contato: Filipa Río, Chefe de Comunicação Estratégica da CLEPA: f.rio@clepa.be

Sobre a Strategy&

Strategy& é uma empresa de consultoria estratégica global posicionada de maneira única para ajudar a entregar o seu melhor futuro: um que é construído na diferenciação de dentro para fora e feito à medida das suas necessidades. Como parte da PwC, estamos construindo todos os dias os sistemas vencedores que estão no centro do crescimento. Combinamos a nossa visão poderosa para o futuro com este conhecimento tangível para ajudá-lo a criar uma estratégia melhor e mais transformadora desde o primeiro dia. Temos mais de 100 anos, 3.000 consultores de estratégia e 295.000 profissionais da PwC, com presença em 156 países.

Contato: Annabelle Kliesing, Responsável Sénior de Comunicações: annabelle.kliesing@strategyand.de.pwc.com

Sobre a AFIA

A AFIA é a associação portuguesa que congrega e representa, nacional e internacionalmente, os fornecedores de componentes para a indústria automóvel. A AFIA é desde 1979 Associada da CLEPA.

Contato: Adão Ferreira, Secretário-Geral da AFIA: a.ferreira@afia.pt