

## Comunicado de prensa

### Un enfoque único en el vehículo eléctrico llevaría a la pérdida de medio millón de empleos en la UE, según un estudio

- Una evaluación de la transición confirma el papel fundamental de la electrificación para lograr los objetivos del Acuerdo de París, pero corrobora los riesgos para el empleo relativo al sistema de propulsión.
- Los 226.000 nuevos puestos de trabajo previstos en la producción de sistemas de propulsión de EV (suponiendo una cadena de baterías de la UE), suponen una pérdida neta de 275.000 puestos de trabajo (- 43% empleos) proyectados de aquí a 2040.
- Se prevé que 501.000 empleos de proveedores de automoción que fabrican componentes del sistema de propulsión del motor de combustión interna (ICE) queden obsoletos si la tecnología se elimina gradualmente para 2035.
- De ese medio millón de empleos, el 70% (359.000) probablemente se perderá en solo un período de 5 años, de 2030 a 2035, lo cual destaca el limitado plazo existente para gestionar considerables repercusiones sociales y económicas.
- Al complementar la electrificación, un enfoque de *tecnología mixta* que permita el uso de combustibles renovables podría conseguir una reducción del 50% de CO2 para 2030, a la vez que mantiene los empleos y crea valor agregado.

CLEPA, la Asociación Europea de Proveedores de Automoción, encargó a PwC Strategy& que evaluara el impacto de tres hipótesis políticas diferentes del Pacto Verde en el empleo y el valor agregado<sup>1</sup> entre los proveedores de automoción de toda Europa<sup>2</sup> en el período de 2020-2040. Tales escenarios representan un enfoque de tecnología mixta, el enfoque actual de solo vehículos eléctricos (EV) propuesto en el paquete 'Fit for 55' y un escenario de aumento radical de EV. Las tres hipótesis asumen una electrificación acelerada para cumplir los objetivos medioambientales, con una elevada cuota de mercado para los vehículos eléctricos<sup>3</sup> para 2030 de más del 50%, casi el 80% y cerca del 100%, respectivamente.

El sector de la fabricación de automóviles es responsable de más del 5% del empleo manufacturero total en 13 Estados miembros de la UE<sup>4</sup>, con más del 60% de estos trabajadores empleados por proveedores de automoción. Por lo tanto, el estudio proporciona una evaluación muy necesaria a nivel europeo y, además, detecta riesgos y oportunidades en siete de los principales países productores de componentes de automoción (Alemania, España, Francia, Italia, República Checa, Polonia y Rumanía). El estudio también es el primero de su género en evaluar el impacto de diferentes vías políticas para alcanzar los objetivos del Pacto Verde, centrándose en los proveedores de automoción.

---

<sup>1</sup> El valor agregado se define como los ingresos menos los costes materiales y describe la parte de creación de valor individual de la empresa que contribuye directamente a la economía del país.

<sup>2</sup> UE + Reino Unido + AELC

<sup>3</sup> Vehículos eléctricos de baterías, vehículos eléctricos híbridos enchufables y vehículos híbridos totalmente eléctricos

<sup>4</sup> Eslovaquia, Rumanía, Suecia, República Checa, Hungría, Alemania, España, Polonia, Eslovenia, Francia, Bélgica, Austria y Portugal.

Si bien los fabricantes de automóviles tienen mayor capacidad para desinvertir o internalizar actividades para compensar una pérdida de actividad en el ámbito del sistema de propulsión, los proveedores de automoción no pueden reaccionar con tanta agilidad, ya que están obligados por contratos de larga duración con los fabricantes de vehículos. Además de los líderes mundiales y bien capitalizados de la industria, el sector está formado por cientos de empresas especializadas y pymes con menos acceso al capital para invertir en la transformación de sus modelos de negocio.

### **Transición frente a disrupción**

El estudio pronostica que, en la hipótesis de solo vehículos eléctricos, el 70% del impacto en el empleo se sentirá ya en el período 2030-2035 y corrobora que las oportunidades del vehículo eléctrico dependen del establecimiento de una amplia cadena de suministro de baterías en la UE, cuyo momento y probabilidad aún son inciertos. Los países de Europa Occidental parecen estar mejor situados para ser bastiones en la producción de sistemas de propulsión de vehículos eléctricos, mientras que el empleo en los países de Europa Central y Oriental seguirá dependiendo en gran medida del motor de combustión interna.

**Henning Rennert, Socio de PwC Strategy& Alemania**, ha declarado:

"Aunque, por un lado, la electrificación pone en riesgo el empleo relacionado con el sistema de propulsión, en el futuro la fuerza laboral necesitará otras habilidades en áreas como el software o la infraestructura. El valor agregado y la creación de empleo en tecnologías del sistema de propulsión en el futuro van a depender de la producción local de baterías en Europa".

La **Secretaria General de CLEPA, Sigrid de Vries**, declaró:

"El estudio destaca los riesgos de un enfoque centrado únicamente en vehículos eléctricos para la subsistencia de [cientos de miles de] personas que se esfuerzan mucho por encontrar soluciones tecnológicas para una movilidad sostenible. Como los proveedores de componentes de automoción son responsables de la mayoría del empleo manufacturero en la industria automovilística, es crucial que pongamos los empleos de los proveedores de automoción en un primer plano a la hora de gestionar el impacto social y económico de la transformación. Las innovaciones de los proveedores de automoción han hecho que la movilidad eléctrica sea cada vez más accesible para los consumidores y un instrumento fundamental para cumplir los objetivos de reducción de emisiones. Pero las necesidades de la sociedad son demasiado diversas para un planteamiento único. Un marco regulatorio que esté abierto a todas las soluciones disponibles -como el uso de tecnologías híbridas, hidrógeno verde y combustibles renovables sostenibles- permitirá la innovación, a medida que vayamos redefiniendo la movilidad en las próximas décadas".

El **Director General de la Asociación Española de Proveedores de Automoción (SERNAUTO), José Portilla**, afirmó: "Nos satisface poder presentar este primer e importante estudio sobre el impacto de la electrificación en el empleo, elaborado por CLEPA, la Asociación Europea de Componentes de Automoción, y en el que SERNAUTO ha jugado un papel muy activo. El sector de componentes en España da empleo de calidad y establece a 225.000 personas de forma directa, de las cuales 72.000 están relacionados con el sistema de propulsión de motor de combustión interna. Este estudio anticipa la potencial evolución del empleo en este proceso de transición ecológica y tecnológica en el que está inmerso el sector de la automoción en España, y de manera relevante, el sector de fabricantes de componentes, y brinda una perspectiva a medio y largo plazo de los impactos de estos procesos en el empleo".

## Un futuro incierto para las baterías

El estudio corrobora que hasta 70.000 millones de euros (70%) de la creación de valor relacionada con los sistemas de propulsión eléctricos estarán vinculados al procesamiento de materiales de baterías, la producción de celdas de batería y módulos de celdas, y el ensamblaje de sistemas de baterías. Es importante destacar que estas actividades no se realizarán necesariamente con las mismas empresas o en las mismas regiones, ya que requieren habilidades y conocimientos muy diferentes en comparación con la tecnología convencional de sistemas de propulsión y, por lo tanto, es poco probable que brinden oportunidades a la mayoría de los proveedores de automoción orientados al sistema de propulsión y, especialmente, a las pequeñas y medianas empresas que emplean a alrededor del 20% de las personas que trabajan en la industria de los proveedores de automoción. Investigaciones anteriores de CLEPA mostraban que la producción de baterías proporciona relativamente más empleos para los trabajadores con formación académica y menos para los trabajadores mecánicos que actualmente fabrican piezas relacionadas con el motor de combustión interna.

## Metodología

La metodología del estudio es complementaria a estudios anteriores (disponibles a través del portal de empleo de CLEPA) ya que realiza simulaciones con cifras desde una perspectiva empresarial. Los datos se recabaron con ayuda de CLEPA<sup>5</sup>, así como asociaciones nacionales y empresas, en una encuesta exploratoria basada en 199 cuestionarios y validada con 33 entrevistas a expertos. Para simular de manera realista las decisiones comerciales, la capacidad de producción a nivel de turnos de trabajo (normalmente, tres bloques de ocho horas), y el atractivo de un país, se han evaluado criterios para desarrollar escenarios de liquidación gradual de las tecnologías de vehículos ICE y escenarios de aceleración de tecnologías EV.

## Recomendaciones políticas de CLEPA<sup>6</sup>

La actual propuesta 'Fit for 55' sobre normas de emisiones de CO<sub>2</sub> para automóviles y furgonetas solo se fija en las emisiones que salen del tubo de escape del vehículo, ignorando las emisiones relacionadas con la producción de vehículos o los combustibles que utilizan, incluida la forma en que se genera la electricidad. Para incentivar las tecnologías con menor huella de carbono total, las emisiones de los vehículos deberían regularse en función de su ciclo de vida, con un enfoque "del pozo a las ruedas" [*Well-to-wheel*] (WtW) como primera medida, que considere la producción y distribución del combustible/ electricidad utilizados para alimentar un vehículo. La reducción de emisiones en cuanto a la producción de combustibles/energía debe reconocerse al determinar el cumplimiento de las normas sobre CO<sub>2</sub>, por ejemplo, mediante la introducción de un mecanismo de crédito voluntario, que ofrece una opción adicional para que los fabricantes de automóviles cumplan los objetivos de toda la flota con volúmenes adicionales de combustibles renovables.

La apertura tecnológica le proporciona a la industria el tiempo necesario para la transición, a la vez que atenúa la perturbación social que a menudo llevan aparejados los cambios abruptos, sin comprometer el medio ambiente. Una transición planificada y seria que consista en un enfoque de tecnología mixta

---

<sup>5</sup> CLEPA es la Asociación Europea de Proveedores de Automoción.

<sup>6</sup> Las recomendaciones políticas se encuentran fuera del ámbito del estudio y únicamente representan los puntos de vista de CLEPA.

mantiene abiertas las opciones para adaptarse a los nuevos acontecimientos, ya sean avances tecnológicos, eventos geopolíticos o disponibilidad de recursos, y al mismo tiempo, presenta importantes oportunidades de creación de valor en la industria automovilística, uno de los mayores activos industriales de Europa.

Sigrid de Vries continúa diciendo: "Un enfoque de tecnología abierta debe incluir una electrificación rápida junto con energía limpia y renovable, complementada por tecnología de combustión limpia con combustibles renovables sostenibles. Hay más opciones que la de simplemente cero emisiones en el tubo de escape, y debemos reconocer el papel que los combustibles climáticamente neutros pueden desempeñar para reducir las emisiones, preservar las opciones del consumidor, un nivel asequible y para mantener la competitividad global de Europa. Aquí la tecnología no es el enemigo, sino más bien los combustibles fósiles, y la apertura tecnológica será fundamental para lograr una transición justa."

### **Acerca de CLEPA**

CLEPA, la Asociación Europea de Proveedores de Automoción, con sede en Bruselas, representa a más de 3.000 empresas, desde multinacionales hasta pymes, que suministran componentes de última generación y tecnología innovadora para una movilidad segura, inteligente y sostenible, invirtiendo más de 30.000 millones de euros al año en investigación y desarrollo. Los proveedores de automoción en Europa emplean directamente a 1,7 millones de personas en la UE.

Contacto: Filipa Río, Responsable de Comunicaciones Estratégicas de CLEPA: [f.rio@clepa.be](mailto:f.rio@clepa.be);

### **Acerca de Strategy&**

Strategy& es una empresa de consultoría estratégica global con una posición única para ayudarle a ofrecer su mejor futuro: uno basado en la diferenciación de adentro hacia afuera y que se adapta exactamente a sus necesidades. Como parte de PwC, cada día estamos construyendo los sistemas ganadores que están en el centro del crecimiento. Combinamos nuestra poderosa visión de futuro con este conocimiento tangible para ayudarle a crear una estrategia mejor y más transformadora desde el primer momento. Tenemos más de 100 años, 3.000 consultores de estrategia y 295.000 profesionales de PwC, con presencia en 156 países.

Contacto:

Annabelle Kliesing, Responsable Senior de Comunicación: [annabelle.kliesing@strategyand.de.pwc.com](mailto:annabelle.kliesing@strategyand.de.pwc.com)