

## Industria auto din Europa va pierde 500.000 de locuri de munca, în urma trecerii la vehiculele electrice

**Trecerea la utilizarea exclusivă a vehiculelor electrice și renunțarea la cele cu combustie internă ar duce la pierderea a jumătate de milion de locuri de munca la nivel european, arată un studiu efectuat la solicitarea Asociației Europene a Furnizorilor de Automobile (CLEPA), remis AGERPRES.**

Studiul, realizat de PwC Strategy, are ca scop evaluarea impactului a trei scenarii de politica Green Deal asupra ocupării forței de muncă și a valorii adăugate în rândul furnizorilor de automobile din Europa în perioada 2020-2040.

Scenariile reprezintă o abordare tehnologică mixtă, actuală numai pentru vehicule electrice propusă în pachetul Fit for 55 și un scenariu radical de accelerare a vehiculelor electrice. Toate cele trei scenarii presupun o electrificare accelerată pentru a îndeplini obiectivele climatice, cu o cota mare de piață pentru vehiculele electrice până în 2030 de peste 50%, aproape 80% și, respectiv, de aproximativ 100%.

Sectorul producției de automobile este responsabil pentru mai mult de 5% din totalul angajărilor în 13 state membre ale UE, peste 60% din lucrători fiind angajați de furnizorii de automobile. Prin urmare, studiul oferă o evaluare foarte necesară la nivel european și identifică riscurile și oportunitățile oferite celor șapte țări majore de producție pentru componente auto (Germania, Spania, Franța, Italia, Cehia, Polonia și România).

Studiul este, de asemenea, primul de acest gen care evaluează impactul diferitelor scenarii de politica pentru atingerea obiectivelor Green Deal, cu accent pe furnizorii de automobile.

În timp ce producătorii de autovehicule au o capacitate mai mare de a cesa sau de a prelua activități pentru a compensa o pierdere de activitate în domeniul propulsorului electric, furnizorii de automobile pot reacționa cu mult mai puțină agilitate, deoarece sunt legați de contracte pe termen lung cu producătorii de vehicule.

Studiul estimează că, în scenariul vehiculelor electrice exclusiv, 70% din impactul asupra ocupării forței de muncă va fi resimțit deja în perioada 2030-2035 și arată că oportunitățile vehiculelor electrice depind de stabilirea unui lanț profund de aprovizionare cu baterii în UE, de sincronizare și probabilitate, aspecte încă incerte.

Țările din Europa de Vest par cel mai bine plasate pentru a deveni fortărețele producției de propulsoare electrice, în timp ce locurile de muncă din țările Central și Est Europene vor rămâne dependente de motorul cu ardere internă.

Henning Rennert, partener la PwC Strategy& Germania, a declarat: "În timp ce electrificarea pune în pericol angajarea în sistemul propulsorului electric, pe de o parte, alte abilități ale forței de muncă în domenii precum software-ul sau infrastructura vor fi necesare în viitor. Valoarea adăugată și crearea de locuri de muncă în tehnologiile de propulsie depind de producția locală de baterii în Europa".

La rândul său, secretarul general CLEPA, Sigrid de Vries, a arătat că studiul evidențiază riscurile vehiculelor electrice destinate existenței a sute de mii de oameni care lucrează din greu pentru a oferi soluții tehnologice în scopul mobilității durabile.

Potrivit acestuia, furnizorii de automobile sunt responsabili pentru cea mai mare parte a locurilor de muncă din industria de automobile.

"Inovatiile furnizorilor de automobile au facut ca mobilitatea electrica sa fie din ce în ce mai accesibila pentru consumatori si un instrument esential pentru îndeplinirea obiectivelor de reducere a emisiilor. Dar nevoile societatii sunt mult prea diverse pentru o abordare universala. Un cadru de reglementare care este deschis tuturor solutiilor disponibile, cum ar fi utilizarea tehnologiilor hibride, hidrogenul verde si combustibilii durabili din surse regenerabile, va permite inovarea pe masura ce redefinim mobilitatea în urmatoarele decenii", a afirmat Vries.

Potrivit sursei citate, actuala propunere Fit-for-55 pentru standardele de emisii de CO2 pentru masini si camioane se uita doar la emisiile provenite de la teava de esapament a vehiculului, ignorând emisiile legate de productia vehiculelor sau combustibilii pe care îi folosesc, inclusiv modul în care este generata electricitatea.

"Pentru a stimula tehnologiile cu cea mai scazuta amprenta totala de carbon, emisiile de la vehicule ar trebui, în mod ideal, sa fie reglementate pe baza ciclului de viata, cu o abordare Well-to-Wheel (WtW) ca prim pas, care ia în considerare productia si distributia combustibilului/electricitatii folosite pentru a alimenta un vehicul", recomanda responsabilii CLEPA.

Reducerile emisiilor productiei de carburanti / energie ar trebui recunoscute atunci când se determina conformitatea cu standardele de CO2, de exemplu prin introducerea unui mecanism de creditare voluntar, care permite producatorilor de automobile o optiune suplimentara de a îndeplini obiectivele la nivelul întregii flote cu un volum suplimentar de combustibili regenerabili.

"O abordare deschisa a tehnologiei ar trebui sa includa electrificare rapida cu energie curata si regenerabila, completata de tehnologie de ardere curata cu combustibili regenerabili si durabili. Exista mai multe optiuni pe lângă zero emisii pe teava de esapament si trebuie sa recunoastem rolul pe care carburantii neutri din punct de vedere climatic îl pot juca în reducerea emisiilor, mentinerea optiunii consumatorilor, accesibilitatea si mentinerea competitivitatii globale a Europei. Tehnologia nu este inamicul, ci mai degraba combustibilii fosili, iar deschiderea tehnologica va fi esentiala pentru a asigura o tranzitie justa", a mai spus Vries.

CLEPA, Asociatia Europeana a Furnizorilor de Automobile, cu sediul la Bruxelles, reprezinta peste 3.000 de companii, de la multinationale la IMM-uri.

Furnizorii de automobile din Europa angajeaza direct 1,7 milioane de oameni în UE.