

Começa ciclo de demissões nas montadoras com avanço dos carros elétricos¹

Peter Campbell²

Embora construído na Inglaterra, o motor a gasolina de um Mini é um mapa da Europa: projetado na Alemanha, com um alternador da França, uma bobina de ignição da Itália e uma bomba de refrigeração da Áustria. Cada passo do processo envolve uma pessoa, quando não várias. Mesmo assim, nenhuma dessas peças será necessária em sete anos, quando a marca for totalmente elétrica.

O mesmo vale para aqueles que fornecem motores para a Volvo, Mercedes-Benz, Jaguar, Ford ou qualquer uma das marcas que estabeleceram datas para o término para as vendas dos carros movidos a motores a combustão na Europa.

O fato dos veículos elétricos exigirem menos pessoas para serem projetados e fabricados é algo bem conhecido. O que continua abstrato é o efeito que isso terá sobre a força de trabalho da região quando as demissões começarem.

Este mês, a Ford anunciou que pretende eliminar 40% de toda a sua equipe de engenharia na Europa. A mudança para os veículos elétricos está afastando a marca (e muitas outras) dos modelos menores, enquanto os modelos restantes são movidos a bateria e portanto mais rápidos de projetar e mais simples de montar.

A dura realidade é que o anúncio da Ford é apenas o primeiro corte, compreendendo uma pequena parte de toda uma máquina que será desativada dentro de cerca de uma década.

Hoje, a indústria automobilística da Europa emprega 3,5 milhões de pessoas diretamente na fabricação. Jim Farley, presidente-executivo da Ford, estima que os veículos elétricos necessitem de 40% menos pessoas para serem produzidos – o equivalente a 1,4 milhão de empregos se aplicado em toda a indústria.

¹ Artigo publicado no Valor Econômico. Disponível em:

<https://valor.globo.com/mundo/noticia/2023/02/25/comeca-ciclo-de-demisses-nas-montadoras-com-avano-dos-carros-eltricos.ghtml>. Acesso em: 27 de fev. de 2023.

²²Peter é correspondente global da Financial Times para a indústria automobilística.

Esses são cargos altamente qualificados, de alta produtividade e bem remunerados, geralmente em áreas geográficas que de outra forma seriam mais atrasadas economicamente. É só olhar para as fábricas da Nissan em Sunderland, no Reino Unido, ou para a Eslováquia, que tem quatro fábricas que produzem, anualmente, um carro para cada cinco pessoas que vivem no país.

Novas funções, novos empregos

Sim, poderá haver criação de empregos, novas funções nas novas fronteiras do desenvolvimento de baterias e softwares – um estudo de 2021 do Boston Consulting Group estima a criação de 581 mil funções na Europa. Mas fingir que eles serão preenchidos com engenheiros de motores a combustão reciclados seria fantasioso.

Algumas empresas oferecem treinamento, outras não substituirão os funcionários que forem se aposentando. Mas isso apenas amenizará o problema, sem eliminá-lo.

Talvez a coisa mais dolorosa para os trabalhadores que perdem seus empregos é que a marcha para o cadafalso dos veículos elétricos foi iniciada por políticos e reguladores. As agências reguladoras da Europa decidiram que os novos carros da região precisavam chegar a zero emissões até 2035.

Danos colaterais

Esta é, sem dúvida, a escolha certa para o planeta. Mas essa necessidade criará danos colaterais enormes.

Hoje, a Europa é líder mundial em carros com motores a combustão, já que é a sede da Ferrari, da Mercedes-Benz e da Volkswagen (o Japão e a cidade americana de Detroit também merecem espaços nesse pódio).

Mas é a China, que previu a revolução das baterias há mais de uma década e se posicionou como líder mundial da área, que está em melhor posição para dominar o cenário automotivo do futuro.

O hidrogênio, com sua baixa densidade energética, é uma solução imperfeita para carros, a menos que seja usado como um estoque mais amplo de energia renovável, mas pelo menos ele se vale de muitos dos mesmos perfis de cadeias de fornecimento que existem hoje.

Se 15 anos atrás as autoridades europeias tivessem adotado uma decisão estratégica e coordenada de aprofundar essa tecnologia, ela teria, se bem-sucedida, protegido os empregos que, hoje, se veem diante da extinção.

Até Mate Rimac, o croata que inventou o hiper-carro elétrico e cuja empresa foi adquirida parcialmente pela Porsche, diz que a região “deu um tiro no pé” com suas políticas.

Os cortes de empregos que estão por vir são a vítima inevitável de escolhas políticas deliberadas adotadas por reguladores que não estarão no cargo quando as filas do seguro-desemprego da região incharem por causa de suas decisões.

Mesmo que você concorde que a política era necessária, ainda assim é verdade que a Europa pôs uma bomba sob os empregos do setor automotivo da região. Agora, não pode reclamar quando a coisa toda explodir.