

**Carta
à Europa.
Defesa de
uma indústria
automóvel
sustentável,
inclusiva e
competitiva**

LUCA de MEO

A minha carta aos cidadãos europeus

De 6 a 9 de junho, os cidadãos europeus vão eleger o seu Parlamento para um mandato de cinco anos. Logo a seguir, será constituída uma nova Comissão em Bruxelas. Trata-se de um momento muito importante na vida democrática do continente. Através das suas decisões e regulamentos, a Europa influencia a nossa vida quotidiana e a economia. As suas decisões têm, e terão, um impacto forte em muitos setores de atividade, a começar pela indústria automóvel, da qual sou um dos representantes. São os deputados eleitos que irão arbitrar e validar as escolhas mais importantes nos anos vindouros.

Gostaria de deixar claro: sou um europeu convicto, tendo ocupado cargos de responsabilidade em vários países europeus, como Alemanha, Bélgica, Espanha, França e Itália. Acredito firmemente no futuro da indústria automóvel europeia. Esta comprometeu-se a fundo com a transição energética.

Mas este compromisso maciço (250 mil milhões de euros) exige a criação de um quadro claro e estável.

Se quis expressar-me nas vésperas dos debates que alimentarão a campanha eleitoral, não é para fazer política, mas para contribuir para a escolha da política certa. Uma política que permita às nossas empresas enfrentar todos os desafios tecnológicos e geopolíticos do momento. Para tal, acredito em esforços conjuntos e em parcerias entre os setores público e privado. A Europa já conseguiu o melhor com a Airbus. Ao multiplicar as cooperações, a nossa indústria estará no caminho da revitalização.

Luca de Meo

CEO, Renault Group

Março de 2024

DIAGNÓSTICO

Pilar da economia europeia, a indústria automóvel está ameaçada pela investida dos automóveis elétricos chineses.

A indústria automóvel emprega 13 milhões de pessoas na Europa, ou seja, 7% dos assalariados e 8% dos operários europeus. Números alinhados com o seu peso económico, que representa 8% do PNB europeu. Esta indústria exporta mais do que importa, gerando um excedente comercial entre a Europa e o resto do mundo de 102 mil milhões de euros ⁽¹⁾. Este valor equivale aproximadamente ao défice comercial da França em 2023 (105 mil milhões de euros). Esta indústria inova e investe muito. O seu orçamento de investigação e desenvolvimento ascende a 59 mil milhões de euros (17% do total das despesas de I&D, incluindo o setor público, e 26% das despesas somente da indústria) e os seus investimentos representam 1/3 do total dos investimentos do continente. Sem a indústria automóvel, a Europa ficaria para trás na corrida à inovação: a percentagem do PIB dedicada à I&D desceria abaixo dos 2% e a diferença relativamente aos Estados Unidos (3,4% em 2021) tornar-se-ia abismal. No dia a dia, o automóvel domina todos os outros modos de transporte (80% dos passageiros e das mercadorias transportadas por quilómetro). Segundo os estudos, esta tendência manter-se-á estável até 2040. Além de ser uma importante fonte de receitas para os governos: 392 mil milhões de euros (mais de 20% das receitas fiscais da União Europeia).

Mas os sintomas de um enfraquecimento, preocupante se nada for feito para o impedir, estão a multiplicar-se.

⁽¹⁾ G ACEA pocket guide 2023-2024_ (para todos os valores, exceto os relativos à França)

Em primeiro lugar, o centro de gravidade do mercado automóvel mundial deslocou-se para a Ásia. 51,6% dos automóveis novos de passageiros são vendidos nesta região do mundo. Este valor é o dobro do registado na América do Norte e do Sul somadas (23,7%) e na Europa (19,5%)⁽²⁾.

Os modelos eletrificados (automóveis elétricos e híbridos plug-in) assumiram a liderança, representando 14% das vendas mundiais⁽³⁾. A China está a progredir rapidamente no segmento dos veículos 100% elétricos. Impulsionada pelo seu enorme mercado interno (8,5 milhões de automóveis elétricos vendidos em 2023, segundo a Associação Chinesa de Automóveis de Passageiros, ou seja, 60% do total das vendas mundiais), a China já conquistou uma quota de mercado de cerca de 4% na Europa em 2022. Em 2023, cerca de 35% dos automóveis elétricos exportados no mundo eram chineses. Como consequência lógica, as importações europeias provenientes da China quintuplicaram desde 2017. Este fato contribuiu para um aumento acentuado do défice comercial entre a Europa e a China: duplicou entre 2020 e 2022, aproximando-se dos 400 mil milhões de euros!

As marcas que mais exportaram no primeiro semestre de 2023 foram a MG e a BYD. A seguir, vem a Tesla, que está a enviar modelos Ys da sua fábrica de Xangai para a Europa.

A transformação para veículos elétricos, um imenso desafio que está a mudar profundamente a indústria

Durante 140 anos, a cadeia de valor do fabrico de automóveis sofreu poucas ou nenhuma alteração: eram necessários 4 a 5 anos para desenvolver um modelo e 7 a 8 anos para o fabricar e vender.

As revoluções atuais dão origem a pelo menos quatro novas cadeias de valor: o automóvel elétrico, o software, a mobilidade (incluindo os serviços financeiros e energéticos) e a economia circular. O resultado é a duplicação do âmbito de negócios potenciais: uma oportunidade para a indústria estimada em 200 mil milhões de dólares no perímetro geográfico da Renault.

Para os fabricantes, estas são novas disciplinas a dominar, cada uma com as suas próprias regras e potencialidades comerciais. Consequentemente, o novo mundo automóvel exige uma abordagem horizontal e ecossistémica.

⁽²⁾ ACEA, maio de 2023 (<https://www.acea.auto/figure/motor-vehicle-registrations-around-world-share-per-region/>)

⁽³⁾ AIE, Global EV outlook 2023 (<https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2023/executive-summary>) Europa¹¹ (abril de 2022)

Os atores europeus do setor estão sob pressão. Na luta pelo desenvolvimento sustentável, enfrentam simultaneamente seis desafios:

6 desafios simultâneos

- **Descarbonização.** Eles devem reduzir as emissões dos veículos para zero na Europa até 2035. Nenhum outro setor está sujeito a tamanha ambição. Isto implica um investimento considerável: 252 mil milhões de euros autorizados entre 2022 e 2024 pelos fabricantes de automóveis europeus ⁽⁴⁾.

- **A revolução digital.** Nesta indústria baseada no hardware, o valor será cada vez mais gerado pelo software (20% do custo de um automóvel em 2022). Prevê-se que este valor duplique para 40% até 2030. O mercado do software dedicado à mobilidade deverá triplicar até 2030 para mais de 100 mil milhões de dólares.

- **As regulamentações.** Entre 8 e 10 são aprovadas a cada ano. Querem-se automóveis mais sofisticados e mais sóbrios, e, ao mesmo tempo, mais baratos. Os requisitos ambientais e sociais implicam uma série de testes e controlos a realizar e novas normas a cumprir. Este fato já surtiu um efeito totalmente contraproducente: os automóveis de passageiros tornaram-se, em média, 60% mais pesados. Desde os anos noventa, esta política favoreceu objetivamente os modelos premium e prejudicou os modelos populares. Para se adaptarem a estas exigências, os construtores não só deslocalizaram a sua produção (40% dos empregos perdidos em França e a mesma tendência em Itália), como também venderam os seus automóveis a um preço mais elevado (+50%) ⁽⁵⁾. Consequentemente, o parque automóvel está a envelhecer perigosamente. A sua idade passou de 7 para 12 anos ⁽⁶⁾. O balanço global de CO₂ é negativo: foram as emissões das veículos comerciais ligeiros as que aumentaram mais depressa (+45% desde 1990) ⁽⁷⁾.

- **A volatilidade tecnológica.** As novas tecnologias consomem muito dinheiro. Custa entre 1 e 3 mil milhões de euros criar uma "gigafábrica", que pode tornar-se obsoleta em poucos anos, ou, pior ainda, antes mesmo de ser inaugurada. É que a tecnologia das baterias está longe de estar estabilizada: as inovações continuam a surgir a um ritmo acelerado.

- **A volatilidade dos preços.** Os preços das matérias-primas críticas (Critical Raw Materials, CRM) registam grandes flutuações. Por exemplo, em dois anos,

⁽⁴⁾ Estudo Lazard baseado nos relatórios anuais dos fabricantes de automóveis (abril de 2022)

⁽⁵⁾ <https://www.etui.org/publications/heavier-faster-and-less-affordable-cars>

⁽⁶⁾ <https://www.eea.europa.eu/publications/ENVISSUENo12/page031.html>

⁽⁷⁾ Relatório "Transportes e ambiente" "Emissões de CO₂ dos automóveis: os fatos", 2018.

o preço do lítio foi multiplicado por doze e depois dividido por dois! Não é para menos: ao contrário do petróleo controlado pela OPEP, nenhuma organização administra estes mercados. Não é de admirar que estas matérias representem atualmente uma fatia significativa do custo de um automóvel. O preço só do lítio numa bateria média é equivalente ao de um motor de combustão.

- **A formação dos seus empregados:** 25 milhões de empregos industriais são afetados pelas duas transições, digital e ambiental. Estas pessoas terão de ser formadas rapidamente. Isto aplica-se à indústria automóvel, mas também a todos os setores conexos. Sem esquecer toda a cadeia de valor (mineração, economia circular). Em França, a indústria dos motores de combustão interna representa 50.000 empregos (estimativa de 2019). Estas pessoas terão de ser formadas para adquirirem novas competências. Ao mesmo tempo, serão criados 8.000 novos postos de trabalho no setor elétrico e 4.000 no setor do software. À escala europeia, 500.000 empregos serão afetados pela transição no setor térmico e 120.000 novos empregos serão criados. Além disso, 800.000 trabalhadores terão de ser formados até 2025 para satisfazer as necessidades de mão de obra do setor do fabrico de baterias.

Concorrência desequilibrada: os americanos estimulam, os chineses planeiam, os europeus regulam

Numa economia aberta, a competitividade é medida pelas vantagens comparativas dos diferentes atores. Uma coisa é certa: a produção na Europa é mais cara. Um automóvel do segmento C "made in China" tem uma vantagem de custo de 6 a 7 mil euros (cerca de 25% do preço total) relativamente a um modelo europeu equivalente.

Em termos de financiamento, a China concede alegadamente mais subsídios aos seus fabricantes, e mais rapidamente (de acordo com um relatório da Polytechnique, isto representou entre 110 e 160 mil milhões de euros até 2022). Graças à Lei de Redução da Inflação (IRA), promulgada em agosto de 2022, os Estados Unidos injetaram 387 mil milhões de euros na sua economia, principalmente sob a forma de créditos fiscais. Neste contexto, foram concedidos 40 mil milhões de dólares em créditos fiscais para desenvolver tecnologias de fabrico ecológicas ⁽⁸⁾. Um regime que não existe na Europa.

Em termos de conta de exploração, os custos energéticos são duas vezes mais baixos na China e três vezes mais baixos nos Estados Unidos do que na Europa. Quanto aos custos salariais, são 40% mais elevados na Europa do que na China.

⁽⁸⁾ Relatório "blue green alliance," Pivotal Clean Manufacturing Investments in the Inflation Reduction Act", 2022

Na batalha global do automóvel elétrico, enfrentam-se três estratégias radicalmente diferentes:

1) A China aposta numa estratégia industrial ambiciosa e proativa ⁽⁹⁾

- Já em 2012, o governo de Pequim decidiu concentrar-se nos automóveis elétricos. O seu objetivo declarado é fazer da sua indústria automóvel um líder mundial.
- Para o conseguir, terá introduzido uma série de regulamentos que incentivam os fabricantes a melhorarem o desempenho dos seus modelos e a aumentar as suas vendas. Ao autorizar a entrada neste mercado de todas as empresas que o queiram, está também a fomentar a concorrência darwiniana entre elas. As que sobreviverem serão inevitavelmente muito poderosas.
- A China terá também investido maciçamente em todos os setores envolvidos no ciclo de vida do automóvel elétrico, desde a extração de metais raros até à reciclagem das baterias.
- Terá favorecido a definição de normas comuns, o que permitirá garantir simultaneamente a soberania (incentivo à adaptação dos atores locais às normas para efeitos de aquisição) e a competitividade (menor preço de entrada, uma vez que os fabricantes utilizam meios e tecnologias já desenvolvidos).
- Terá utilizado todo um leque de argumentos para incitar os fabricantes estrangeiros a concluírem acordos de parceria (joint ventures, transferências de tecnologia, por exemplo) com os seus homólogos locais.
- Por último, o governo, os bancos e as instituições financeiras terão financiado generosamente o risco das start-ups (93% perdem dinheiro).

Esta estratégia está a dar frutos: a China tem agora uma grande vantagem competitiva em toda a cadeia de valor dos veículos elétricos. Controla 75% da capacidade mundial de produção de baterias, 80-90% da refinação de materiais e 50% das minas de exploração de metais raros.

2) Os Estados Unidos jogam a carta do incentivo

O programa IRA (387 mil milhões de euros) fomenta os investimentos, e focou os automóveis elétricos: apenas os modelos montados e com conteúdo local nos Estados Unidos são elegíveis para subsídios à compra, o que está a impulsionar as vendas.

- Graças ao IRA, a América está a reforçar a sua base industrial: a capacidade das gigafábricas de baterias que deverão estar concluídas até 2030 passou de 700 Gigawatthoras em julho de 2022 para 1,2 Terawatthoras em julho de 2023.
- Além disso, estas centrais custam hoje muito menos. Antes do IRA, um Gigawatthora exigia um investimento de 90 milhões de dólares. Atualmente,

⁽⁹⁾ Relatório sobre a comparação dos quadros regulamentares americano, chinês e europeu para a transição para a mobilidade rodoviária descarbonizada. Ecole Polytechnique, dezembro de 2023.

este montante baixou para 60 milhões de dólares ⁽¹⁰⁾, em linha com o da China, enquanto a Europa se mantém num nível mais elevado: 80 milhões de dólares por Gigawatthora ⁽¹¹⁾.

3) A Europa regula freneticamente

No velho continente, está a ser preparado um verdadeiro empilhamento de normas e regras. Em média, oito a dez novos regulamentos serão introduzidos todos os anos pelas diferentes direções da Comissão Europeia até 2030 ⁽¹²⁾. E isto sem que nenhum organismo valide o calendário da sua publicação. Trata-se de uma situação muito desvantajosa para as empresas, que se veem muitas vezes pressionadas para se adaptar a prazos muito apertados de aplicação destas novas regras obrigando-as a mobilizar importantes recursos de engenharia (até 25% de um departamento de I&D) para estudar a sua aplicação.

Esta carga regulamentar visa fazer da Europa a campeã da proteção do ambiente, na esperança de que seja um fator de progresso social para todos no planeta. O problema é que os outros blocos demoram a seguir o exemplo. Este fato, por sua vez, penaliza a competitividade das empresas europeias.

Nestas condições, a Europa enfrenta uma equação complicada. Deve proteger o seu mercado, mas depende da China para os seus aprovisionamentos de lítio, níquel e cobalto, e de Taiwan para os seus semicondutores. Tem também interesse em aprender com os fabricantes chineses, que estão uma geração à frente em termos de desempenho e custos dos automóveis elétricos (autonomia, tempo de carregamento, rede de recarga, etc.), software e rapidez de desenvolvimento de novos modelos (1,5 a 2 anos contra 3 a 5 anos). A relação com a China deve ser objeto de uma cuidadosa reflexão. Fechar-lhe completamente a porta seria a pior resposta possível.

⁽¹⁰⁾ <https://www.energypolicy.columbia.edu/publications/the-ira-and-the-us-battery-supply-chain-one-year-on/>

⁽¹¹⁾ Análises de peritos; Centro McKinsey para a mobilidade do futuro.

⁽¹²⁾ https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_en

RECOMENDAÇÕES PARA UMA INDÚSTRIA EUROPEIA COMPETITIVA E DESCARBONIZADA

A indústria automóvel europeia está mobilizada. Mas precisa urgentemente que a União Europeia crie as condições necessárias para a emergência de um verdadeiro ecossistema para a mobilidade com baixas emissões de carbono.

Eis propostas concretas de ação.

1) Definir uma estratégia industrial europeia, tendo a indústria automóvel como um dos seus pilares. Este setor representa mais de 1/3 da indústria total da União Europeia. É necessário criar em toda a Europa um quadro regulamentar estável nas suas linhas gerais, mas evolutivo no seu conteúdo, seguindo o exemplo do modelo chinês. É essencial criar condições favoráveis ao aparecimento de novos Airbus europeus em tecnologias-chave.

2) Reunir à volta da mesa todas as partes interessadas para elaborar esta estratégia: cientistas, industriais, associações, sindicatos e ONGs.

3) Acabar com o atual sistema de empilhamento de normas, de fixação de prazos e de aplicação de multas. Para os novos "tipos" (novos modelos, novas tecnologias), é indispensável rever o calendário das normas previstas para os próximos 6 anos. Preconizamos a criação de um organismo que controle e avalie todas as regulamentações, o seu impacto direto e indireto e a sua interação com outras normas, antes que sejam impostas aos atores industriais.

4) Adotar uma abordagem horizontal e não apenas vertical. O produto final (o automóvel) e as tecnologias não podem ser as únicas dimensões a ter em conta. Para acelerar a utilização de veículos elétricos, é necessário assegurar, por exemplo, que a energia utilizada seja descarbonizada e fornecida em quantidades suficientes.

5) Reconstruir capacidades de aprovisionamento em matérias-primas e componentes eletrónicos, desenvolver competências em matéria de software e construir a soberania europeia na nuvem. Poderíamos, por exemplo, criar uma plataforma europeia de aquisição de matérias-primas críticas (à semelhança do que foi feito para o gás ou as vacinas anticovid). A gestão dos estoques dos diferentes intervenientes poderia também ser mutualizada.

6) Com a China a querer dominar o mundo e os Estados Unidos a protegerem o seu território, **a Europa tem de inventar um modelo híbrido.** Isto significa começar por uma abordagem defensiva, para garantir as condições de um bom arranque, e depois partir para a conquista dos mercados mundiais.

7) A indústria automóvel não questiona o "Pacto Ecológico" e a necessidade de descarbonizar a mobilidade. Prova disso é o seu investimento de 252 mil milhões de euros nesta transição. Mas apela a que se repensem as condições em que esta estratégia global está a ser implementada.

Como isso pode ser feito? Propomos uma série de medidas para avançar nessa direção:

Adotar um princípio de neutralidade tecnológica e científica; em termos concretos, isto significa deixar de impor escolhas "tecnológicas" à indústria. Pode-se impor-lhe objetivos, mas não como os alcançar. A Europa já tinha adotado este princípio, mas ele foi, infelizmente, abandonado para realizar a transição da indústria automóvel. A solução altamente promissora dos eletrocombustíveis, por exemplo, deve ser explorada. Proposta: medir o impacto de um automóvel ao longo do seu ciclo de vida, desde a montagem até ao desmantelamento e reciclagem. E não apenas o seu consumo de energia durante a utilização. Isto será estimulante para os engenheiros e aumentará as nossas hipóteses de sucesso face à China e aos Estados Unidos. Desta forma, estaríamos a inventar um caminho europeu.

Associar as 200 maiores cidades na estratégia europeia para descarbonizar a indústria automóvel. Isto significaria ganhos mais rápidos e mais tangíveis para

os cidadãos. As cidades podem, por exemplo, agir sobre os sistemas de gestão do tráfego, a tributação local e o acesso dos automóveis às zonas urbanas. Poder-se-ia autorizar apenas os pequenos automóveis e comerciais ligeiros elétricos ou movidos a hidrogénio, e automóveis com homologações mais recentes, a entrarem gratuitamente nas cidades. Daí a importância de trabalhar com os presidentes das câmaras municipais. Se todas as cidades adotarem as mesmas medidas ao mesmo tempo, isso resultará automaticamente num efeito de escala virtuoso para a indústria: o seu mercado ficará maior.

Introduzir uma espécie de "Liga dos Campeões" industrial por meio de um sistema de bônus-malus, recompensando os campeões e penalizando os atores que não respeitam as regras, seja qual for o seu setor. É essencial que o sistema não seja apenas punitivo.

Criar zonas económicas verdes, à semelhança das zonas económicas especiais da China. Estas zonas concentrarão os subsídios e os investimentos industriais; os custos fiscais e salariais serão reduzidos durante dez anos; e os ganhos de capital investidos pelo sistema financeiro serão isentos de impostos. Em condições a definir, os dividendos dos investimentos efetuados numa zona verde poderão ser isentos de impostos. A Renault deu o exemplo com a criação da ElectriCity, em junho de 2021, no norte de França. Trata-se de um ecossistema dedicado aos automóveis elétricos em torno das fábricas de Douai, Maubeuge e Ruitz. Para atingir os seus objetivos de competitividade, a Renault reuniu as suas fábricas e fornecedores numa área geográfica definida que se assemelha a uma zona atrativa.

Atribuir uma quota de energia barata e descarbonizada à indústria automóvel. Isto permitir-lhe-á fabricar baterias, gerir as suas nuvens e ajudar os seus clientes a conduzir de forma sustentável. A eletrificação sem eletricidade descarbonizada não pode funcionar. Por outras palavras, a transição verde exige a eletrificação maciça de toda a economia. O elefante na sala é a "greenflation", a inflação verde, um aumento estrutural do preço dos produtos virtuosos. Os consumidores não o aceitarão. É por isso que temos de dissociar os preços da eletricidade dos preços do gás. Isso estabilizá-los-á e mantê-los-á a um nível razoável. É uma questão de competitividade a médio e longo prazo. Sem isso, ficará comprometido o sucesso do automóvel elétrico. Na Europa dos 27, a frota de automóveis elétricos (40 milhões de unidades em 2030) exigirá a produção de 250 TWh de eletricidade. Isto representará um pouco menos de 10% do consumo total de eletricidade do continente.

Acelerar o desenvolvimento de automóveis autónomos inteligentes e hiperconectados. Esta é a segunda cadeia de valor estratégica a ser implementada. Se compararmos com os telemóveis, é como passar de um velho Nokia 6510 para um iPhone. Com os Veículos Definidos por Software ("Software Defined Vehicles"), a experiência do consumidor vai mudar completamente. E o mesmo acontecerá com a relação do automóvel com o seu ambiente. É vital garantir a soberania europeia em matéria de tecnologia de semicondutores, infraestruturas de nuvem e normas de cibersegurança. Neste domínio, é necessário implementar uma política de apoio e estímulo à inovação digital. Isto requer incentivos fiscais e plataformas de colaboração que "alimentarão" as empresas e as start-ups nos domínios da IA, da cibersegurança e de outras disciplinas digitais. O desenvolvimento do automóvel inteligente conectado terá três consequências virtuosas: maior fluidez do tráfego, diminuição do consumo de energia e redução do número de mortes nas estradas... Graças à introdução de normas comuns, inspiradas nas soluções chinesas, estima-se que 70% do conteúdo técnico dos automóveis - a parte que o consumidor não vê - poderá ser partilhado entre os fabricantes.

Envolver as pessoas na transição ecológica, regressando às bases da indústria automóvel: o desenvolvimento maciço de automóveis pequenos para utilização urbana e para a entregas do último quilómetro. Em vinte anos, o preço médio dos veículos citadinos passou de 10.000 euros para 25.000 euros. E o orçamento anual dos consumidores para a mobilidade pessoal (gasolina, manutenção, seguro e impostos) passou de 3.500 euros para 10.000 euros. Como o salário médio aumentou apenas 37% durante o mesmo período, a classe média está a abandonar o automóvel. Na Europa, as vendas caíram de 13 milhões de unidades em 2019 para 9,5 milhões em 2023. O que é fato é que andar todos os dias num veículo elétrico que pesa 2,5 toneladas é um disparate ambiental. O problema é que a regulamentação europeia (em matéria de segurança, emissões, etc.) teve um impacto negativo na rentabilidade do segmento dos automóveis pequenos. As suas vendas diminuíram 40% em vinte anos. A solução é inspirar-se no conceito dos "kei cars", os veículos citadinos japoneses. Desde o nascimento até à sucata, um pequeno automóvel tem um impacto ambiental 75% menor. Pode ser vendido por menos 50% do que um modelo de gama média. Com um arsenal de medidas muito pouco dispendiosas, podemos inverter rapidamente a tendência: leasing social, lugares de estacionamento gratuitos, preços preferenciais de recarga, taxas de juro mais baixas nos empréstimos, incentivos aos jovens compradores, etc.

Implementar um "New Deal" entre os setores público e privado para atingir rapidamente a massa crítica a nível europeu. A transição ecológica é um desporto de equipa: os industriais europeus são muitas vezes prisioneiros da lógica de lucro a curto prazo imposta pelos mercados financeiros, quando deveriam investir a longo prazo, mas sem qualquer garantia de retorno do seu investimento. Os chineses resolveram o problema mobilizando todas as forças, incluindo as instituições financeiras, para um único objetivo. Os americanos são os mestres dos ecossistemas (como a Silicon Valley) que garantem o financiamento de todos os projetos. Na Europa, a abordagem continua fragmentada entre diferentes países e diferentes setores industriais; e temos a legislação antitrust mais rigorosa do mundo. Como resultado, temos um atraso de uma geração em várias tecnologias e setores económicos. E a dimensão das empresas europeias é inferior à dos gigantes asiáticos e americanos. Por isso, recomendamos o lançamento de 10 grandes projetos europeus em áreas estratégicas que reúnam todos os atores públicos e privados de forma transnacional e interdisciplinar. Existe um modelo testado e comprovado: Airbus!

10 projetos para ajudar a Europa a recuperar o seu atraso

1) PROMOVER PEQUENOS CARROS "POP" EUROPEUS

A ideia: incentivar projetos de cooperação entre fabricantes para desenvolver e comercializar pequenos automóveis e veículos comerciais ligeiros de baixo custo... fabricados na Europa. Ao mesmo tempo, encorajar os consumidores a adquiri-los mediante incentivos e outras vantagens, como lugares de estacionamento reservados, estacionamento mais barato e pontos de recarga reservados.

Benefícios e desafios para a Europa ⁽¹³⁾: redução da pegada de carbono dos veículos urbanos: 75% do impacto do CO₂, desde o fabrico até à destruição, de um automóvel médio vendido atualmente; se todos os lugares de estacionamento em Paris fossem dimensionados para os pequenos automóveis citadinos, o ganho de espaço equivaleria a 55 estádios de futebol; melhoria significativa da qualidade do ar nas cidades (uma em cada quatro cidades sofre com uma péssima qualidade do ar, sendo 39% das emissões causadas pelo tráfego

⁽¹³⁾ Renault Group dá a conhecer o novo projeto Twingo

rodoviário); esta seria uma alternativa perfeita para resistir à concorrência internacional: os automóveis pequenos são 20 a 30% mais baratos do que a média dos automóveis; um excedente de crescimento para a Europa (500 milhões de euros de PIB por ano) e mais de 10.000 empregos industriais criados.

2) REVOLUCIONAR A ENTREGA DE ÚLTIMO QUILÓMETRO

A ideia: estabelecer um quadro para a criação de empresas europeias especializadas em soluções eletrificadas para entregas urbanas. Os fabricantes de automóveis e os profissionais da logística trabalhariam em conjunto para identificar as melhores opções.

Benefícios e desafios para a Europa: trata-se de uma solução essencial para reduzir o impacto do boom do comércio eletrónico em termos de CO₂: as emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros estão estimadas em 74 milhões de toneladas na Europa. Prevê-se que o mercado europeu de furgões elétricos cresça 40% por ano até 2030.

3) ACELERAR A RENOVAÇÃO DO PARQUE AUTOMÓVEL

A ideia: criar um instrumento europeu para monitorizar a evolução do parque automóvel e as suas emissões. Poder-se-ia criar um plano Marshall europeu para acelerar a renovação do parque automóvel e, assim, reduzir drasticamente as emissões de CO₂. Este plano assentaria num fundo europeu de redistribuição proporcional às capacidades de cada país. Seguindo o exemplo do plano de recuperação pós-covid. A nível nacional, seriam introduzidos incentivos para a compra de automóveis eletrificados novos ou usados. Para ser eficaz, este regime teria de ser aplicado durante dez anos.

Benefícios e desafios para a Europa: eliminar 1 milhão de toneladas de CO₂ até 2030. O objetivo da Europa é eliminar 310 milhões de toneladas até à mesma data. Mas o atraso relativamente a este objetivo daria mais valor a este resultado.

4) DESENVOLVER INFRAESTRUTURAS DE CARREGAMENTO ELÉTRICO E A TECNOLOGIA V2G (VEHICLES-TO-GRID)

A ideia: Cabe à Comissão Europeia desenvolver o plano estratégico para a rede europeia de carregamento de veículos elétricos; facilitar uma implantação mais rápida dos pontos de carregamento, o que requer o estabelecimento de um plano diretor; implementar um quadro que atribua energia descarbonizada

e barata à rede de carregamento; alargar a duração das concessões da rede de carregamento para atrair mais operadores, o que garantirá uma maior estabilidade do sistema global; incentivar o desenvolvimento da tecnologia Vehicle-to-Grid através da definição de normas comuns para projetos futuros.

Benefícios e desafios para a Europa: uma rede densa e simplificada impulsionará a utilização de automóveis elétricos. É necessário instalar 6,8 milhões de estações de carregamento na Europa para atingir o objetivo de redução de 55% das emissões de CO₂ dos veículos particulares em 2030. Isto significa uma mudança drástica de ritmo: atualmente, são instaladas 2.000 estações de carregamento por semana e haverá que aumentar este número para 14.000! Serão necessários 184 estações de carregamento por cada 100 quilómetros de estrada. Ainda estamos longe da meta: atualmente, seis países europeus não têm estações de carregamento por cada 100 quilómetros e 17 têm menos de 5⁽¹⁴⁾. O investimento total na criação desta rede (público e privado) está estimado em 280 mil milhões de euros, se incluirmos a construção de capacidades adicionais de produção de energias renováveis. Num país como o Reino Unido, a tecnologia V2G poderia permitir poupar 268 milhões de euros por ano no consumo de eletricidade até 2030. A utilização generalizada desta tecnologia permitiria gerir melhor os picos de consumo de eletricidade, reduzindo assim o consumo de fontes de energia geralmente mais caras e com maior intensidade de carbono.

5) ALCANÇAR A SOBERANIA DO APROVISIONAMENTO DE MATÉRIAS-PRIMAS CRÍTICAS

A ideia: criar uma organização à escala europeia responsável por assegurar o nosso aprovisionamento em matérias-primas sensíveis, negociando diretamente com os países produtores. Esta abordagem deveria aplicar-se igualmente à transformação das matérias (hidrometalurgia, reciclagem). Estabelecer uma diplomacia europeia da cadeia de valor destinada a assegurar o aprovisionamento europeu mediante negociações com determinados países.

Benefícios e desafios para a Europa: satisfazer as necessidades crescentes dos fabricantes de automóveis em condições de preços mais controladas (um automóvel elétrico consome seis vezes mais matérias críticas do que um automóvel convencional). Até 2030, apenas 5% das necessidades serão providas por fontes europeias. A China controla este setor (90% da capacidade de refinação de lítio está na China).

⁽¹⁴⁾ <https://www.acea.auto/press-release/electric-cars-6-eu-countries-have-less-than-1-charger-per-100km-of-road-1-charger-in-7-is-fast/>

6) REFORÇAR A COMPETITIVIDADE DA EUROPA NO SETOR DOS SEMICONDUTORES

A ideia: realizar um investimento estratégico em I&D para consolidar a posição de Campeão europeu (ASML), que detém quase o monopólio da tecnologia EUV (Extreme Ultraviolet Lithography). Esta tecnologia permite o fabrico de microchips mais pequenos e mais potentes. O objetivo é responder às necessidades de todas as indústrias, nomeadamente do setor automóvel. A Europa deveria utilizar este modelo para incentivar a emergência de novos campeões dos semicondutores. Quer reforçando os atores existentes (STMicroelectronics), quer criando novos atores. As necessidades da indústria não se limitam aos semicondutores mais sofisticados, incluem também os semicondutores tradicionais.

Benefícios e desafios para a Europa: As empresas europeias de semicondutores são, em média, sete vezes mais pequenas do que os seus concorrentes. Mas a necessidade de semicondutores por parte da indústria automóvel está a aumentar espetacularmente, o que constitui uma oportunidade para elas. Desde que possam fornecer produtos de alta qualidade, com uma vida útil muito longa e sem defeitos.

7) PADRONIZAR O VEÍCULO DEFINIDO POR SOFTWARE ("SOFTWARE DEFINED VEHICLE", SDV)

A ideia: criar as condições para que os construtores automóveis possam conceber veículos definidos por software a preços razoáveis, através da partilha de determinados desenvolvimentos e da definição de padrões. Tal como na China, os componentes ocultos poderiam ser partilhados por todos os construtores.

Benefícios e desafios para a Europa: dominar o que representará 40% do valor de um veículo em 2030. O mercado mundial do software valerá 100 mil milhões de dólares em 2030. A cooperação entre os construtores europeus permitir-lhes-ia alcançar a soberania e a competitividade no domínio das tecnologias de bordo.

8) INCENTIVAR A EMERGÊNCIA DE UM CAMPEÃO EUROPEU DO METAVERSO INDUSTRIAL

A ideia: A Europa já alcançou um alto nível nos domínios da produção industrial, da I&D e da logística. Precisamos agora de dar um salto qualitativo para o século XXI, padronizando as nossas abordagens. Como? Criando um líder europeu do metaverso para dar resposta aos desafios da digitalização das operações industriais (conceção, produção, logística, etc.). Poderia ser estabelecida uma cooperação entre os fabricantes e os diferentes intervenientes tecnológicos da nuvem, da realidade aumentada, da inteligência artificial, da Internet das coisas, etc. Este projeto exige que os governos orientem as suas despesas para os líderes europeus existentes, para desenvolver uma reserva de talentos, localizar infraestruturas de nuvem na Europa e definir normas comuns de cibersegurança.

Benefícios e desafios para a Europa: A Europa investe cinco vezes menos em I&D no setor tecnológico do que os Estados Unidos. Consequentemente, atrai três vezes menos financiamento do que os Estados Unidos. Enquanto os Estados Unidos e a China investiram maciçamente em tecnologias voltadas para os bens de consumo e para o setor da defesa, a Europa precisa de intensificar os seus esforços. É uma questão de soberania, de descarbonização (reduzir as emissões da cadeia de abastecimento em 30% em dez anos) e de competitividade.

9) UNIFICAR A REICLAGEM DE BATERIAS

A ideia: mutualizar a gestão de resíduos. Desenvolvendo a cooperação entre parceiros industriais para criar campeões de reciclagem em cada tecnologia de bateria. Facilitar o desenvolvimento de projetos de reciclagem de baterias. Desenvolver parcerias na Europa com os atores que detêm as tecnologias, incluindo os chineses.

Benefícios e desafios para a Europa: até 2030, a percentagem de veículos elétricos nas vendas de automóveis aumentará de 8% para 55%. Ao mesmo tempo, a proporção de materiais raros consumidos pela indústria automóvel irá disparar: será quintuplicada para o cobalto e setuplicada para o lítio. E precisaremos de 8 vezes mais níquel do que atualmente. Todos os anos, 11 milhões de veículos chegam ao término da sua vida útil. Reciclando-os, podemos recuperar aço suficiente para fabricar 8 milhões de automóveis novos, e plástico e cobre suficientes para 5 milhões de automóveis novos.

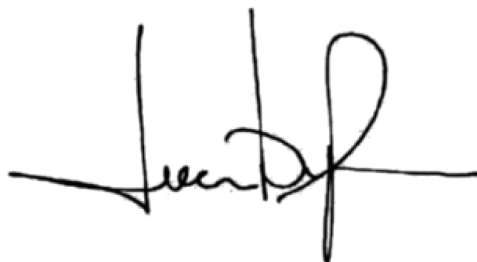
10) AUMENTAR O POTENCIAL DO HIDROGÉNIO

A ideia: Adotar a neutralidade tecnológica no que diz respeito ao hidrogénio; incluir a mobilidade em pequena escala nos projetos. Desenvolver um plano mestre que identifique as áreas mais promissoras e coordene as ações em toda a Europa. Concentrar os esforços nos domínios mais relevantes: correlação entre os dutos de hidrogénio e as estações de abastecimento (HFS), coordenação do aparecimento de centros de hidrogénio a instalar junto das fontes de energia verde. Criar redes de distribuição de hidrogénio. Aproximar-se dos potenciais compradores.

Benefícios e desafios para a Europa: Os grupos motopropulsores alimentados a hidrogénio podem proporcionar maior autonomia. Esta energia é particularmente vantajosa para os veículos pesados de mercadorias e autocarros e, em geral, para todos os veículos que têm de percorrer distâncias muito longas. Para o mesmo desempenho, o hidrogénio permite reduzir o tamanho de uma bateria e, por conseguinte, o seu peso. Por exemplo, o novo Master elétrico da Renault: para atingir uma autonomia real de 500 quilómetros, um sistema duplo bateria-célula de combustível de hidrogénio (tipo Hyvia) seria duas vezes mais leve (775 quilos) do que uma bateria convencional (1427 quilos).

CONCLUSÃO

As propostas que apresentamos nesta missiva são ambiciosas, mas concretas. Demonstram que a indústria automóvel europeia pode rapidamente tornar-se a solução para os desafios do continente. Estamos conscientes de que isto exige uma mudança de paradigma. Temos agora de nos inspirar nas melhores práticas existentes. Trabalhar em conjunto está a tornar-se um imperativo, tanto entre concorrentes como entre setores industriais. Estamos prontos a cooperar com todas as instituições e partes interessadas relevantes para fazer avançar estas ideias. Está em jogo a prosperidade do nosso continente.



Carta à Europa

também disponível em inglês, francês,
alemão, espanhol, romeno, esloveno...
no sítio www.renaultgroup.com

**Renault
Group**