



A mudança estrutural na indústria e a iminente introdução da nova regulamentação Euro 7/VII colocaram o sector automóvel numa fase de transformação desafiante em pouco tempo

# O Euro 7 e o desafio para a transformação da mobilidade europeia

José Oliveira

O sector automóvel na União Europeia (UE) enfrenta desafios complexos que merecem atenção, sem emoções, de todos os governos dos estados-membros. Na UE discute-se atualmente a nova norma Euro 7/VII, com propostas do Consórcio Clove, onde ficará definida a nova legislação para a indústria automóvel nos Estados-membros. As primeiras propostas preveem metas mais exigentes em condições mais rígidas que, segundo alguns fabricantes e fornecedores automóvel, poderão mesmo levar ao fim dos motores de combustão interna já em 2025.

Pelo que é conhecido, muita dessa legislação terá de ser implementada até 2025, o que significa que estamos perante o risco de uma transformação disruptiva no sector automóvel. Para projetos transformacionais, que envolvem todo o ecossistema europeu, três anos é muito pouco. 2025 é já amanhã, e o desenvolvimento de novas tecnologias com a maturidade desejada e com a escala necessária que cumpram todos os requisitos da norma Euro 7/VII levará tempo. Este desenvolvimento vai requerer investimentos pesados e novas competências em quantidades que ainda não estarão disponíveis na União Europeia (UE) num período tão curto.

Temos hoje mais de 312 milhões de veículos a circular na UE. Além disso, cerca de 14,6 milhões de europeus estão, direta e indiretamente, ligados ao sector automóvel, o que representa 6,7% do emprego total na UE. Neste sentido, a transformação



FOTO GETTY IMAGES

na mobilidade deve sim ter em atenção os efeitos ecológicos, mas também os económicos e sociais a fim de ser sustentável a médio e longo prazo. Caso contrário, corre-se o risco de provocar fortes impactos no emprego na UE e, por conseguinte, convulsões sociais não alinhadas com os valores de uma União Europeia.

É preciso ainda refletir sobre como vai a indústria automóvel europeia competir com outras economias como a chinesa ou americana, onde se prevê que estes novos requisitos sejam implementados mais tarde. É louvável esta ambição para amanhã (2025),

**O sector automóvel precisa de tempo e do envolvimento continuado da indústria europeia**

mas que preço vão os europeus pagar? A estratégia deve passar por um equilíbrio entre as dimensões económicas, ecológicas e sociais, aliando o apoio à transformação da indústria automóvel para uma mobilidade mais ecológica ao mesmo tempo que se protegem os empregos.

Cada vez mais, os fabricantes têm assumido que o foco da mobilidade futura na Europa é elétrico. No entanto, alcançar a neutralidade carbónica apenas através de motores elétricos alimentados a baterias não é de todo realista. Isto porque se as baterias são recomendáveis para pequenas distâncias, não são para longas distâncias. No tráfego de mercadorias de longa distância, a célula de combustível é a opção tecnológica mais madura. Pensar que esta transformação tecnológica acontece por legislação é pura utopia.

Os novos *standards* devem ser desafiadores, mas tecnicamente viáveis e acessíveis. Seja elétrico com eletrici-

dade proveniente de fontes renováveis, ou por meio de modernos motores de combustão interna com combustíveis neutros em CO<sub>2</sub>, como os combustíveis sintéticos renováveis, todos queremos uma mobilidade neutra em emissões de gases poluentes. O que temos de ter é uma transição suave que permita a coabitação de diferentes tecnologias — baterias elétricas, células de combustível, motores de combustão interna, motores a hidrogénio, híbridos, biocombustíveis e eFuels — desde que as metas climáticas sejam cumpridas. Diferentes opções assumem papéis diferentes, e os motores de combustão podem e devem ser parte da solução no pacto ecológico, com combustíveis renováveis.

Esta mudança estrutural na indústria e a iminente introdução da nova regulamentação Euro 7/VII colocaram o sector automóvel numa fase de transformação muito desafiante em muito pouco tempo. Precisamos de tempo e do envolvimento contínuo da indústria europeia. A proposta oficial é esperada para o final de 2021 e Portugal terá aqui um papel central durante a sua presidência da UE na condução desta discussão. Caberá a Portugal assumir um papel na promoção do debate com todas as partes interessadas nesta transição, num processo em que está em causa a transformação de uma indústria que tem um peso muito importante na economia e no emprego, o tempo é peça basilar. A transformação para uma mobilidade mais verde é algo necessário e inevitável, a forma como o vamos fazer, minimizando os seus impactos, cabe a todos os responsáveis definir e encontrar o melhor caminho.

Responsável de Inovação na Bosch



**ifthenpay**  
Multibanco e MB WAY para a sua empresa  
www.ifthenpay.com

**A**  
THE ADECCO GROUP  
Há 30 anos a colocar as pessoas certas no lugar certo!

OPINIÃO

Degradação da liderança europeia

FRANCISCO LOUÇÃ E4

Espanha e o hub do audiovisual

LUÍS MARQUES E8



Indústria automóvel europeia: desafio grande para cumprir em pouco tempo  
JOSÉ OLIVEIRA E29

PESSOAS

➔ **Maria Antónia Saldanha** é a nova diretora-geral da Mastercard Portugal E27



➔ **Dicas** Quatro estratégias para reinventar a carreira E27

Meet your potential™

Num só lugar, soluções integradas de apoio à gestão.

your

# ECONOMIA

IMOBILIÁRIO & EMPREGO

Expresso 2527  
1 de abril de 2021  
www.expresso.pt

## Portos portugueses só regressam ao normal em maio

- ➔ Atrasos provocados pelo bloqueio do Canal do Suez só serão resolvidos daqui a cinco semanas e podem afetar vários sectores
- ➔ Chegada de mercadorias desbloqueadas vai ter pico dentro de 15 dias E6

### Costa ainda não bateu investimento público de Passos

Em 2020, o Governo prometeu investir quase €1000 milhões a mais nos serviços públicos, mas ficou-se por metade

O investimento público aumentou apenas €440 milhões em 2020. O rácio de investimento público até subiu para 2,2% do PIB, mas porque o denominador colapsou devido à crise pandémica. Em 2015, o rácio era de 2,3%, fasquia que não voltou a ser superada. E9

### Patrões e sindicatos contra extensão do teletrabalho

Governo prorrogou o teletrabalho obrigatório até dezembro. Patrões e sindicatos não foram consultados

A medida foi tomada pelo Governo sem ouvir os parceiros sociais, ao contrário do que determinava o diploma original. Patrões e sindicatos contestam a prorrogação do teletrabalho e desfasamento de horários até final do ano, considerando as medidas desajustadas. E25



### MERCEDES ELEGE LISBOA PARA O SEU MAIOR CENTRO DIGITAL A NÍVEL MUNDIAL

Em quatro anos, o hub digital da Mercedes em Lisboa passou de zero para 200 pessoas. Agora prepara-se para ter mais de 300 funcionários E13



### PAULA AMORIM VAI ABRIR HOTEL DE LUXO EM LISBOA

Depois da moda e da restauração, a empresária abre o JNeQUOI House, na Avenida da Liberdade E18

FOTO TIAGO MIRANDA

TAP perde mercado para companhias concorrentes E8

EDP CADA VEZ MENOS PORTUGUESA Peso do mercado doméstico nos resultados é hoje de 37%. Grandes acionistas são todos estrangeiros E12

Onde guardam os portugueses o dinheiro? E5

10 ANOS DO RESGATE Portugal vive crise mais grave em décadas, mas João Leão tem proteção que Teixeira dos Santos não teve em 2011 E16

Fundo de Resolução e Novo Banco com nova divergência E9



Quero o melhor do mundo

Abra a sua conta no Santander e entre num mundo de vantagens e soluções.

Informe-se em santander.pt

