



## ► Síntese setorial OIT

8 Abril 2020

### A COVID-19 e a indústria automóvel

A indústria automóvel contribui significativamente para a economia global. O volume anual de negócios do setor é equivalente à sexta maior economia do mundo. Em 2017, estimava-se que o emprego direto a nível mundial no setor ascendia a cerca de 14 milhões de trabalhadores.

Embora o emprego tenha recuperado da crise financeira mundial de 2008-2009, os empregadores e trabalhadores de todas as cadeias de abastecimento globais deste setor enfrentam mais uma vez uma grande incerteza. Desde o início da pandemia mundial na China, o impacto da COVID-19 na indústria automóvel sentido inicialmente na Ásia, estendeu-se ao mundo inteiro.



© OIT, Crozet, M.

Fábrica de montagem, Mahindra & Mahindra Ltd., Bombaim, Índia

### ► 1. O impacto da COVID-19

A indústria automóvel está a enfrentar uma descida abrupta na procura e no investimento. Está também a lutar com uma interrupção repentina e generalizada da atividade económica, uma vez que foi dito aos trabalhadores para ficarem em casa, tendo as cadeias de abastecimento parado e as fábricas fechado.

É expectável que as restrições à circulação das pessoas e a súbita interrupção da atividade económica provoquem uma forte contração na produção do setor e no Produto Interno Bruto (PIB). Estima-se que o encerramento de fábricas na Europa e na América do Norte tenha tido como consequência a eliminação de cerca de 2,5 milhões de veículos de passageiros do planeamento da

produção, representando uma perda de receitas de 77,7 mil milhões de dólares para as empresas de produção de automóveis e de peças.<sup>1</sup>

Isto está a ter reflexos muito negativos na economia através de ligações a montante e a jusante, particularmente em países como a África do Sul, Alemanha, Canadá, China, Estados Unidos, Índia, Japão, Marrocos, México e República da Coreia, onde a indústria automóvel é um dos principais motores do crescimento económico. É expectável que as pequenas e médias empresas (PME), que representam a maior parte do emprego no setor e fornecem produtos e serviços intermédios aos fabricantes multinacionais

<sup>1</sup> GlobalData, "Coronavirus (COVID-19)", Executive Briefing report, atualizado em 30 de março de 2020.

de automóveis, sejam as mais gravemente afetadas (ligações a montante). Os setores que serão provavelmente os mais afetados pelo encerramento da indústria automóvel através de ligações a jusante, são: o transporte (por exemplo, de mercadorias, de passageiros, aluguer de autocarros) e serviços (por exemplo, aluguer de automóveis e reparação de automóveis).<sup>2</sup>

A pandemia provocou um surto de desemprego sem precedentes na indústria automóvel em todas as cadeias de abastecimento. Muitos mais empregos estarão em risco caso os governos, os empregadores e os trabalhadores não tomem medidas imediatas para assegurar a sobrevivência das PME e a proteção dos trabalhadores.

## 1.1 Vendas

A venda de novos veículos na China caiu cerca de 92 por cento na primeira quinzena de fevereiro de 2020, e estima-se que a venda de veículos desça pelo menos 2,9 por cento na China em 2020.

Alemanha de 9 por cento, a França de 7,8 por cento e a Itália e Espanha de 7,3 e 6,8 por cento, respetivamente.

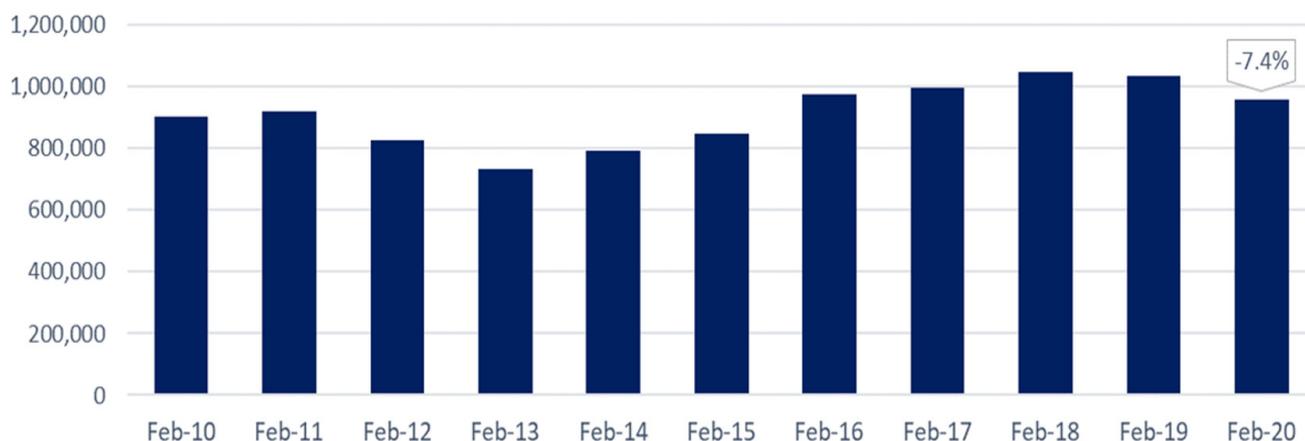
Na África do Sul, a Associação Nacional de Fabricantes de Automóveis da África do Sul (NAAMSA) comunicou que a indústria automóvel, que contribui com cerca de 7 por cento do PIB do país, está a registar uma descida significativa nas vendas.<sup>3</sup> Face ao confinamento nacional, é expectável que a situação piore e que afete o fabrico e o transporte em geral.

A agência de notação de risco *Moody's*, reviu em baixa as previsões de vendas de veículos a nível global, esperando-se uma queda de 14 por cento em 2020. A previsão traça um quadro consideravelmente pior do que para a crise financeira mundial de 2008-2009, que resultou numa redução de aproximadamente 8 por cento no mercado automóvel durante dois anos.<sup>4</sup>

## 1.2 Comércio

Sendo a China o principal fornecedor mundial de produtos intermédios para as empresas transformadoras no estrangeiro, a queda na produção e nas exportações da China está a ter um impacto direto na indústria automóvel. Para muitas empresas

Figura 1: Venda de automóveis de passageiros na União Europeia, 2010-2020 (fevereiro de cada ano)



Fonte: Associação dos Fabricantes Europeus de Automóveis (ACEA)

De acordo com a Associação Europeia dos Fabricantes de Automóveis (ACEA), a venda total de veículos novos na União Europeia (UE) em janeiro e fevereiro de 2020 foi de 7,4 por cento inferior ao mesmo período do ano anterior (Figura 1). Os quatro principais mercados da UE enfrentaram uma queda na procura em 2020: a

da indústria automóvel, a utilização limitada de *stocks* e a forte dependência da produção *just-in-time* resultou numa escassez que está a afetar as suas capacidades produtivas e todas as exportações.

2 Tirpak, M., & Kariozen, A. (2006). "The automobile industry in Central Europe", Nota do FMI.

3 Ramalepe, P. (2020). "Nearly 30% nosedive in SA vehicle sales as coronavirus bites", news24, 2 de abril.

4 Financial Times, "VW hit by €2bn-a-week cash drain" [27 de março de 2020].

A Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento (CNUCED) estima que uma redução de 2 por cento na exportação de peças e de outros produtos intermédios da China para fabricantes de automóveis da União Europeia, América do Norte, Japão, República da Coreia e outras grandes economias produtoras de automóveis poderia levar a uma redução de 7 mil milhões de dólares nas exportações de automóveis destas economias para o resto do mundo.<sup>5</sup>

Ainda que se verifiquem os primeiros sinais de que a produção está a começar a recuperar de novo na China, a procura de produtos intermédios para a produção automóvel na Europa e nos Estados Unidos da América permanecerá baixa. Poderão, assim, ser necessários vários meses para que o comércio de peças automóveis e de veículos automóveis volte aos níveis pré-pandémicos.

Os efeitos são particularmente graves para países como Marrocos, onde 80 por cento da indústria automóvel é direcionada para os mercados europeus. Em 2019, aproximadamente 250 fabricantes de peças e de componentes, empregando mais de 180 000 trabalhadores, geraram 7 mil milhões de euros, ou cerca de 7,5 mil milhões de dólares, em volume de negócios, representando 27 por cento das exportações nacionais.<sup>6</sup>

### 1.3 Encerramento das fábricas

Wuhan, a cidade no centro do surto na China, é conhecida como a «cidade dos motores» pois grandes fábricas de automóveis como General Motors, Honda Motor, Nissan Motor, o Grupo Peugeot (PSA), Renault e Toyota Motor encontram-se ali estabelecidas.

A produção destas fábricas parou completamente e foram comunicados encerramentos de fábricas em toda a Ásia. O epicentro da pandemia deslocou-se rapidamente para a Europa e para a América, onde as fábricas foram também encerradas.

Na União Europeia, 1,1 milhões de um total de 2,6 milhões de empregos diretos na indústria automóvel foram afetados pelo encerramento das fábricas em março de 2020. Mais de metade destes empregos são de trabalhadores alemães.<sup>7</sup>

Na América, a General Motors, *Ford Motor* e *Fiat Chrysler Automobiles* (FCA) encerraram temporariamente todas as fábricas nos Estados Unidos

da América até nova ordem para reabrir.<sup>8</sup> Os fabricantes de automóveis anunciaram recentemente o encerramento de fábricas na Argentina<sup>9</sup> e no Brasil.<sup>10</sup>

### 1.4 Emprego

O impacto geral no emprego e na indústria automóvel e nas suas cadeias de abastecimento não é ainda conhecido, mas a OIT irá continuar a acompanhar de perto a situação.

Estima-se que cerca de 42 por cento dos empregos diretos na indústria automóvel na UE sejam afetados pela pandemia. Estes números referem-se apenas a pessoas empregadas diretamente por fabricantes de automóveis, camiões, carrinhas e autocarros. Contudo, a pandemia está a afetar os 13,8 milhões de trabalhadores da UE na cadeia de abastecimento automóvel mais ampla.<sup>11</sup> Sem novas receitas, muitas empresas irão enfrentar problemas significativos de liquidez a curto e a médio prazo.

Nos Estados Unidos da América, a pandemia está a afetar pelo menos 150 000 trabalhadores sindicalizados e centenas de milhares de trabalhadores não sindicalizados neste setor.

A interrupção da cadeia de abastecimento da indústria automóvel na Índia irá provavelmente custar mais de 60,8 mil milhões de rupias indianas, ou 800 milhões de dólares, durante o último trimestre do presente exercício (2019-2020) e o primeiro trimestre do próximo exercício (2020-2021). Os trabalhadores contratados representam 50 por cento da mão-de-obra e estão particularmente em risco a curto e a médio prazo.<sup>12</sup>

De uma forma geral, os trabalhadores com contratos precários, incluindo os trabalhadores sazonais, temporários, independentes, ocasionais e sem vínculo contratual (*gig workers*), serão desproporcionalmente afetados pelo vírus e pelo seu impacto na economia, uma vez que não têm acesso a licença por doença remunerada, segurança social ou cuidados de saúde.

Importa salientar que a COVID-19 surgiu numa altura em que a indústria automóvel estava já a enfrentar perturbações e deslocalizações devido às alterações climáticas, aos avanços tecnológicos, às mudanças demográficas e à turbulência e incerteza comercial. Inclusivamente antes da pandemia, a produção de

5 CNUCED (2020). *Trade and Development Report Update: Global trade impact of the coronavirus (COVID-19) epidemic*, CNUCED/DITC/INF/2020/1, Genebra, 4 de março.

6 Challenge (2020). "L'impact sur l'économie nationale secteur par secteur", 27 de março.

7 ACEA (2020). "COVID-19: Jobs of over 1.1 million EU automobile workers affected so far, data shows", 31 de março.

8 UAW (2020). "Statement of UAW President Rory L. Gamble on Ford's decision to extend production reopening date", News, 31 de março.

9 Rostás, R. (2020). "Ford to suspend output in Brazil, Argentina from next week amid coronavirus pandemic", Fastmarkets MB, 20 de março.

10 Peroni, F. (2020). "Brazilian carmakers to stop production amid virus spread", Fastmarkets MB, 21 de março.

11 ACEA (2020). "COVID-19: Jobs of over 1.1 million EU automobile workers affected so far, data shows", op. cit.

12 Banerji, S. (2020). *Coronavirus impact: Supply chain disruption to cost auto industry Rs 6,080 crore*, Business Today, 30 de março.

novos veículos encontrava-se estagnada em virtude das fracas vendas. Era expectável que a mudança para os veículos elétricos provocasse uma perda de 400 000 empregos só na Alemanha.

O impacto destas megatendências e impulsionadores do trabalho digno é debatido nos próximos documentos de orientação para a Reunião Técnica da OIT sobre o Futuro do Trabalho na Indústria Automóvel.

## ▶ 2. Resposta dos constituintes e dos parceiros

As medidas tomadas pelos constituintes da OIT - governos, organizações de trabalhadores e de empregadores - centram-se de um modo geral em três objetivos prioritários: proteger os trabalhadores nos locais de trabalho; apoiar as empresas, o emprego e os rendimentos; e estimular a economia e o emprego para garantir que os países e os setores, tais como a indústria automóvel, se recuperem rapidamente e bem.

- ▶ A 15 de março, rapidamente após a notificação da existência de trabalhadores infetados com a COVID-19 em fábricas de automóveis, a *United Auto Workers (UAW)*, a *General Motors*, a *Ford Motor* e a *FCA* criaram um Grupo de Trabalho COVID-19/Coronavírus para implementar uma melhor proteção dos trabalhadores nas secções de fabrico e armazenagem das três empresas.

### 2.1 Proteger os trabalhadores no local de trabalho

A primeira prioridade é proteger os trabalhadores e empregadores da indústria automóvel, e as respetivas famílias, dos riscos que a COVID-19 acarreta para a saúde. Para proteger ainda mais o público da pandemia, os principais fabricantes de automóveis de todo o mundo reajustaram a produção para fabricar ventiladores, desinfetantes e máscaras faciais.

#### 2.1.1 Exemplos de medidas para proteger a saúde e segurança dos trabalhadores

- ▶ Diversos fabricantes de automóveis anunciaram que estão a tomar medidas extraordinárias para proteger os trabalhadores. Estas incluem o fornecimento de máscaras faciais e desinfetantes, o investimento em unidades de saúde, hospitais e atualização de infraestruturas, ações para combater a desinformação e a partilha de soluções técnicas.
- ▶ O *IndustriALL Global Union*, em conjunto com outras federações sindicais internacionais, apela à participação dos representantes dos trabalhadores nos processos de identificação, prevenção e mitigação das ameaças à saúde, direitos e bem-estar dos trabalhadores e de desenvolvimento e implementação de respostas nacionais, setoriais e nos locais de trabalho.<sup>13</sup>

#### 2.1.2 Exemplos de reajustamento da produção para proteger a saúde pública

- ▶ Na China, a indústria automóvel está a ajudar a combater a propagação do coronavírus. O fabricante de automóveis chinês *BYD* criou linhas de produção nas suas instalações de Shenzhen para produzir máscaras faciais e desinfetantes. Está a produzir 300 000 frascos de desinfetante e 5 milhões de máscaras por dia, tornando-o o maior produtor mundial de máscaras faciais.<sup>14</sup>
- ▶ Nos Estados Unidos da América, a *General Motors* e a *Ford Motor* estão a produzir equipamentos médicos, tais como ventiladores, máscaras e equipamentos de proteção para combater a pandemia do coronavírus. Os membros da *UAW* que trabalham nestas fábricas fazem-no voluntariamente e com apenas metade da remuneração.<sup>15</sup>
- ▶ Na Europa, a *Volkswagen*, a *FCA*, a *Škoda Auto* e muitas outras empresas reajustaram também a produção para fabricar máscaras e viseiras para a proteção da saúde dos trabalhadores e do público em geral.
- ▶ Na Índia, o Grupo *Mahindra* anunciou que irá ajudar a fabricar ventiladores e outros equipamentos médicos. A *Mercedes* anunciou, igualmente, que irá instalar um hospital temporário com 1500 camas perto da cidade de Pune, no estado de Maharashtra para tratar pacientes com COVID-19. De igual modo, a *Škoda Auto Volkswagen* Índia destinou fundos

13 IndustriALL Global Union (2020). "COVID-19: Urgent Economic Stimulus and Workplace Measures Required", *Council of Global Unions*, 12 de março.

14 Attwood, J. (2020). "Coronavirus and the car world: Industry rallies to aid health workers", *Autocar*, 6 de abril.

15 UAW (2020). "COVID-19 UPDATE", 31 de março.

para a criação de uma unidade COVID-19 no hospital Geral de Sassoon em Pune.<sup>16</sup>

e de se protegerem a eles próprios do risco de exposição ao coronavírus.<sup>20</sup>

## 2.2 Apoiar as empresas, o emprego e os rendimentos

O impacto económico da pandemia na indústria automóvel e nos trabalhadores é grave. Sem receitas substanciais, muitos fabricantes de peças e de automóveis irão enfrentar problemas de liquidez a curto e médio prazo. Os níveis de financiamento disponíveis variam de setor para setor, mas algumas empresas poderão enfrentar défices dentro de poucos meses.

Os governos e os bancos centrais de quase todos os principais países fabricantes de automóveis, promulgaram medidas de estímulo fiscais e monetárias para proteger as empresas e os trabalhadores. Estas incluem políticas fiscais ativas, particularmente medidas de proteção social, transferências direcionadas e estabilizadores automáticos, tais como o subsídio de desemprego, juntamente com investimento público e isenções fiscais para pessoas com poucos rendimentos e PME.

Alguns exemplos de medidas adotadas por governos, empregadores e sindicatos incluem:

- A 13 de março, o Governo da Indonésia concedeu à indústria automóvel incentivos fiscais, reduzindo o imposto sobre o rendimento das sociedades em 30 por cento para as principais indústrias, incluindo a indústria automóvel.<sup>17</sup>
- A Honda Motor na América do Norte pagou a totalidade dos salários dos cerca de 27 600 trabalhadores afetados durante o encerramento da fábrica, entre 23 e 31 de março.<sup>18</sup>
- A UAW negociou acordos coletivos com a *General Motors*, *Ford Motor* e a FCA sobre a indemnização dos trabalhadores em quarentena devido à COVID-19 que estão a ser acompanhados em casa.<sup>19</sup>
- Os trabalhadores europeus da indústria automóvel são de uma forma geral protegidos por acordos coletivos. Porém, as recentes restrições relativas ao número de pessoas que se podem reunir simultaneamente dificultam aos membros dos sindicatos o exercício da liberdade de associação

## 2.3 Estimular a economia e o emprego

Os governos de todo o mundo estão a implementar respostas económicas para limitar o impacto humano e económico da pandemia da COVID-19. O Fundo Monetário Internacional (FMI) compilou uma lista de respostas económicas em 193 economias até à data.<sup>21</sup>

Numa declaração, de dia 26 de março, os governos do Grupo dos 20 (G20) comprometeram-se coletivamente a: proteger vidas; salvaguardar os empregos e os rendimentos das pessoas; restabelecer a confiança, preservar a estabilidade financeira, reavivar o crescimento e recuperar com mais força; minimizar as interrupções no comércio e nas cadeias de abastecimento globais; proporcionar ajuda a todos os países com necessidade de apoio e coordenar as medidas financeiras e de saúde pública.<sup>22</sup>

A OIT está a aconselhar os governos a alargar a proteção social a todas as pessoas e promover medidas para a manutenção do emprego, o trabalho a tempo reduzido, a licença por doença remunerada e outros subsídios para assegurar que as economias, os mercados de trabalho e os setores se tornem mais fortes, mais resilientes e mais sustentáveis quando a pandemia regredir.

## 2.4 Confiar no diálogo social para encontrar soluções

O diálogo social é fundamental para criar a confiança necessária para assegurar que estas medidas políticas sejam eficazes. O poder do diálogo social para a identificação de soluções reflete-se na Declaração Conjunta sobre a COVID-19 emitida pela Organização Internacional de Empregadores (OIE) e a Confederação Sindical Internacional (CSI) em 23 de março de 2020.<sup>23</sup>

Em várias regiões do mundo, a indústria automóvel beneficia do diálogo eficaz entre governos, organizações de empregadores e sindicatos a nível nacional, setorial e empresarial. Eis alguns exemplos de como os

16 Challawala, N. (2020). "More automakers extend support as Covid-19 cases rise in India", *The Economic Times*, 1 de abril.

17 Falak Medina, A. (2020). "Indonesia issues second stimulus package to dampen COVID-19 impact", *ASEAN Briefing*, 18 de março.

18 Bruce, C. (2020). "Honda shuts down U.S. auto production, workers get full pay", *auto1.com*, 18 de março.

19 Wayland, M. (2020). "UAW negotiating paid leave for Fiat Chrysler workers, others regarding coronavirus", *CNBC*, 13 de março.

20 Gaisenkersting, D. (2020). "Coronavirus crisis in Germany: Workers must demand factories and large enterprises be closed", *World Socialist Web Site*, 17 de março.

21 FMI, [Policy Tracker](#).

22 G20, [Extraordinary G20 Leaders' Summit Statement on COVID-19 in Saudi Arabia](#), 26 de março de 2020.

23 [Joint Statement on Covid-19 by International Organisation of Employers and International Trade Union Confederation](#).

constituintes da OIT estão a recorrer ao diálogo social para encontrar soluções.

- ▶ O Governo do Japão, em conjunto com a Associação Japonesa dos Construtores de Automóveis (JAMA), criou um organismo, o Conselho Automóvel de Análise de Contramedidas no âmbito do Novo Coronavírus, para monitorizar o impacto da pandemia nas cadeias de abastecimento do setor automóvel e partilhar as informações necessárias entre os fabricantes de automóveis e os fornecedores de peças e de componentes automóveis.
- ▶ A 20 de março, o IG Metall (o sindicato de trabalhadores metalúrgicos da Alemanha) e a Gesamtmetall (a organização de empregadores do

setor metalúrgico) na Renânia do Norte-Vestefália celebraram um acordo coletivo de resposta de emergência à COVID-19 que estabelece acordos para trabalho a tempo reduzido (partilha do trabalho) que pode assegurar a remuneração líquida dos trabalhadores em cerca de 80 por cento dos seus salários. Quando as creches e as escolas estão encerradas, os pais com crianças até aos doze anos de idade podem usufruir de uma baixa de oito dias para a prestação de cuidados às crianças, em lugar do subsídio adicional concedido ao abrigo do acordo coletivo existente. O acordo coletivo de emergência é válido até ao final de 2020.<sup>24</sup>

### ▶ 3. Ferramentas e respostas da OIT

A OIT propôs uma abordagem em quatro vertentes para fazer face ao impacto da pandemia: proteger os trabalhadores no local de trabalho; apoiar as empresas, o emprego e os rendimentos, e estimular a economia e a procura de trabalho.<sup>25</sup> Isto é sustentado pelo diálogo social para criar confiança entre os governos, as empresas e os trabalhadores visando assegurar o seu empenhamento continuado em matéria das respostas políticas e medidas no local de trabalho necessárias.<sup>26</sup>

As normas internacionais do trabalho são cruciais em tempos de crise.<sup>27</sup> Estas contêm orientações específicas para os governos, empresas e sindicatos relativamente às medidas políticas a adotar sobre questões como: a segurança e saúde no trabalho, o combate à estigmatização e discriminação, horários de trabalho, proteção dos salários dos trabalhadores em fábricas que estão a enfrentar a suspensão da produção, cessação da relação laboral, subsídio de desemprego e orientações sobre práticas empresariais responsáveis para a indústria automóvel.

A OIT também desenvolveu diversos instrumentos e respostas gerais relativos à COVID-19:

- ▶ [Dicas de SST para locais de trabalho](#)
- ▶ [Respostas em matéria de Proteção Social à crise da COVID-19 em todo o mundo](#)
- ▶ [COVID-19: what role for workers' organisations?](#)
- ▶ [COVID-19 Employers and business membership organizations](#)
- ▶ [The six-step COVID-19 business continuity plan for SMEs](#)
- ▶ [Entreprise survey tool: Assessing the needs of enterprises resulting from COVID-19](#)
- ▶ [Na employer's guide on managing your workplace during COVID-19](#)
- ▶ [COVID-19 and the world of work updated estimates and analysis](#)

24 IG Metall (2020). "Sicherheiten für die Beschäftigten unter Metall- und Elektroindustrie", 27 de março.

25 OIT (2020). "COVID-19 and the world of work: Impact and policy responses", *ILO Monitor 1st Edition*, Genebra, 18 de março.

26 OIT (2020). "What are the key policies that will mitigate the impacts of COVID-19 on the world of work?" Respostas à COVID-19, Genebra, 19 de março, atualização.

27 OIT (2020). *ILO standards and COVID-19: FAQ: Key provisions of international labour standards relevant to the evolving COVID-19 outbreak*, Versão 1.2, Genebra, 23 de março.