

líderes na pesquisa, desenvolvimento e produção de soluções em duas áreas consideradas nevralgias para indústria na próxima década: combustíveis originados de fontes renováveis e a busca por materiais alternativos, também renováveis, mais resistentes e baratos do que os utilizados atualmente em um veículo.

"Temos um longo histórico relacionado à pesquisa em energia e materiais renováveis. Para valorizar esse conhecimento temos de ir para outros mercados conhecer a linha de pesquisa da engenharia. Em muitos centros os materiais renováveis nem estão na pauta das discussões", avalia Vilmar Fistarol, presidente da SAE Brasil e diretor de compras da Fiat.

Fistarol destaca que a utilização cada vez maior de fibras naturais nos veículos e o consumo de etanol e biodiesel só são possíveis pelo histórico da indústria brasileira: "Cinquenta anos de experiência é um diferencial importante. Afora os tradicionais países produtores de veículos como Estados Unidos, Alemanha, França, qual outra nação possui tamanha experiência?"

Gábor Deák, presidente da Delphi, também julga essencial para a manutenção da competitividade da indústria automotiva no País a bagagem adquirida no passado. "A concorrência sempre existirá. Vamos continuar concorrendo com a China, onde a mão-de-obra parece inesgotável. Também concorreremos com o México, com a Índia, isso faz parte da nossa indústria. O diferencial é que na China o engenheiro que projeta um veículo está, ao mesmo tempo, aprendendo a dirigir. Se demoramos cinquenta anos para chegar ao ponto que estamos, não acredito que a China ou qualquer outro país atinja essa excelência tão rápido."



Gábor Deák

Preparado para o futuro –

Enquanto as marcas tradicionais exibem nos salões o estado da arte da tecnologia automotiva em veículos superequipados e que podem custar o preço de um apartamento, o futuro da indústria caminha na contramão: são modelos de baixo custo, compactos, os mais desejados pela massa de consumidores que ano a ano debutam no mercado automotivo.

"As características do engenheiro brasileiro foram forjadas pela necessidade de aumentar a produtividade gastando cada vez menos por unidade. Nossos engenheiros são capazes de reduzir

centavos no custo de um novo veículo. Isso é cultura adquirida durante os anos difíceis de nossa indústria", pondera Luc de Ferran.

Pedro Manuchakian, vice-presidente de engenharia da General Motors para a América Latina, África e Oriente Médio, acrescenta outros atributos aos profissionais de sua área: "A flexibilidade é um diferencial importante. O brasileiro se adapta muito fácil a qualquer trabalho de engenharia. A velocidade de captar as necessidades e levar isso para os modelos é impressionante".