



## Tempos de criar

Nas últimas duas décadas a engenharia da indústria automobilística brasileira ganhou o reconhecimento internacional. As matrizes americanas e europeias, tanto dos produtores de veículos quanto de sistemas, investiram muito na criação ou transferência de centros de tecnologia, pistas de testes, laboratórios etc.

Com investimentos de mais de R\$ 1 bilhão, Volkswagen, General Motors, Fiat, Ford, Bosch, Delphi, Magneti Marelli, entre outros, o Brasil tornou-se conhecido centro de competência no desenvolvimento de novos modelos de veículos ou mesmo novas tecnologias, tanto na área de alternativas energéticas quanto na adaptação e mesmo criação de sistemas eletrônicos para veículos compactos e de entrada do mercado.

“Ainda não dominamos todo o ciclo, ainda não trabalhamos com a parte mais sofisticada dos projetos, mas já somos muitos melhores que éramos no passado,” comenta Gábor János Déak, presidente da Delphi e ex-presidente da SAE, a entidade que congrega os engenheiros automotivos.

As projeções para as próximas décadas, desse modo, são de um forte crescimento e aprimoramento dos nossos centros de tecnologia. “Temos veículos desenvolvidos aqui, como é o caso do Ecosport,” comenta Rogélio Golfarb, diretor da Ford.

No mesmo caminho encontra-se, também, a Fiat com sua linha Adventure, a família Palio, a GM com o Celta, a Montana, o Agile, além da Volkswagen com o Fox, o Gol, em suas várias gerações.

“Podemos transformar o Brasil estruturalmente capaz de vender não só a concepção do produto pronto, mas engenharia, tecnologia aplicada. Mas temos de dar um grande salto que ainda não demos. Salto efetivo, grande esforço nacional que vai além da indústria automotiva, de eletrônica embarcada, uso de materiais mais modernos. Somos o país do mundo mais preparado para fazer, mas isso é uma decisão do governo, de incentivar

a indústria a fazer, a se descolar da vala comum,” comenta Jackson Schneider, vice-presidente da Mercedes-Benz.

Com a tendência de uma plataforma mundial desenvolvida com o envolvimento de todos os mercados, será cada vez maior o número de modelos específicos para atender ao mercado brasileiro e também dos países denominados emergentes.

Um dos obstáculos para um futuro mais brilhante é que a engenharia das montadoras aqui estabelecidas fique restrita aos veículos compactos. Nos produtos maiores, exatamente onde existe maior agregado tecnológico, o desenvolvimento fica nas matrizes. Mesmo que, em alguns casos, os testes de aprimoramento e certificação, possam ocorrer em nossas pistas de testes, como é o caso, por exemplo, da General Motors.

Em compensação o novo veículo compacto da filial brasileira, que deve substituir o Corsa, o GSV – Global Small Vehicle-- tem o projeto vindo da Coreia do Sul, responsável dentro do grupo GM por veículos pequenos. Aos brasileiros resta fazer a tropicalização do produto. Também de lá vem o Ônix, nome do projeto que substitui o Celta.

E os investimentos em centros de tecnologia não ficam restritos apenas aos produtores de veículos e autopeças, mas também a uma enorme gama de fornecedores. Como, por exemplo, a Dow, que já recebeu o OK para os primeiros passos para implantar seu techcenter.

Se o Brasil poderá ser o grande polo de desenvolvimento de novas tecnologias – inclusive como exportador de serviços de engenharia -- e produtos, há controvérsias quanto ao surgimento de uma indústria automotiva de capital integralmente nacional. Tal como existe no Japão, Coreia do Sul, Rússia, China e Índia. “É uma discussão antiga, que envolve não apenas a decisão estratégica de um governo mas ao surgimento de um empreendedor visionário e corajoso que conheça o tema e resolva investir os bilhões necessários,” explica Schneider.