

Governo estuda fundo para biocombustíveis

O ministro da Ciência e Tecnologia, Aloizio Mercadante, anunciou neste mês que o governo estuda a criação de um fundo setorial para o setor automotivo que seria financiado com a tributação de automóveis que não utilizam biocombustíveis. A proposta, que ainda está sendo alvo de discussões governamentais, incluiria também outros três fundos novos, para o setor financeiro, de mineração e de construção civil.

Especialistas ouvidos por Inovação Unicamp defendem que novas iniciativas de estímulo à pesquisa e desenvolvimento (P&D) no setor automobilístico são mais importantes para o ambiente nacional de inovação do que até mesmo a criação de uma montadora de veículos de capital nacional.

"A implicação de não se ter um projeto básico de motor flex feito no Brasil é a seguinte: todo motor flex na verdade é uma grande gambiarra, uma adaptação de um motor que era a gasolina", diz Sérgio Robles Reis de Queiroz, da Unicamp. O professor Queiroz, do Departamento de Política Científica e Tecnológica (DPCT) do Instituto de Geociências (IG) da Unicamp considera que a grande oportunidade para o Brasil na indústria automobilística esteja no etanol e no aprimoramento do carro bicombustível.

"O Brasil fabrica motores, há montadoras aqui que têm produção importante de motores, mas o País não tem um projeto básico sequer de motores desenvolvido aqui", ressalta Queiroz, que também é coordenador-adjunto de Pesquisa para Inovação da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp). Segundo ele, o Brasil conta com uma engenharia "razoavelmente desenvolvida", mas que está ainda em expansão, e essa oportunidade de crescimento deveria ser considerada nas políticas para o setor.

"A pergunta é: por que o Brasil precisa ter uma montadora nacional? O Brasil precisa ter engenharia automotiva avançada, precisa de grandes investimentos em P&D, precisa ser uma base não apenas produtora, mas desenvolvedora de veículos, e isso ele tem condições de ser mesmo sem uma empresa nacional." Queiroz defende que o carro movido a etanol representa uma opção muito melhor para o Brasil que o carro elétrico, pois o primeiro já é uma realidade no mercado, enquanto o segundo apenas começará a ter uma importância daqui a 10 anos. Além disso, há uma tendência de ampliação do uso desse combustível renovável em outros países, principalmente nos Estados Unidos, o maior produtor mundial de etanol.

Vantagem competitiva - Nesse cenário futuro em que o etanol se transformará em uma commodity energética no mercado global, conseqüente da expansão da produção, e com os aprimoramentos na tecnologia dos motores flex, o Brasil terá uma vantagem competitiva grande, mas isso dependerá dos investimentos em P&D no País, afirma o professor. "A implicação de não se ter um projeto básico de motor flex feito no Brasil é a seguinte: todo motor flex na verdade é uma grande gambiarra, uma adaptação de um motor que era a gasolina."

"A estratégia brasileira não é virar uma Arábia Saudita do etanol, mas fazer do etanol commodity que seja produzida em toda parte. Com isso, o Brasil se beneficiará como grande vendedor de tecnologia do etanol", afirma Queiroz. "Se o governo tivesse uma política de taxar menos os carros mais eficientes, por exemplo, você já começava a mudar a conversa. "Para ele, a alta carga tributária incidente sobre a indústria automobilística permite que o governo trabalhe com essa "enorme gordura" para ampliar a política de estímulo à inovação. Com a redução do imposto para carros mais eficientes, afirma o pesquisador, as montadoras rapidamente se mobilizariam para fazer investimentos em engenharia automotiva para melhorar a motorização. A ideia é promover uma desoneração tributária progressiva para as montadoras, condicionada aos investimentos em tecnologia.

Mais planejamento na cadeia do etanol - A recente escalada nos preços do etanol, que fez com que os consumidores proprietários de carros flex passassem a optar pela gasolina durante a entressafra da cana-de-açúcar, não chega a ser um entrave para o projeto de transformar o combustível em uma commodity, mas o Brasil precisa responder a esse problema de uma forma planejada, aprimorando ainda mais a cadeia do etanol, defende Queiroz. Para ele, o País tem que caminhar rumo a um novo modelo de produção do etanol, depois de ter conseguido, ao longo das últimas décadas, transformar uma indústria açucareira em uma indústria sucroalcooleira. "Agora, o desafio é transformar essa indústria sucroalcooleira em uma indústria energética."

Queiroz acredita que o País tenha uma capacidade "enorme" de responder a um aumento da demanda do etanol, tanto interno quanto externo. "A estratégia brasileira não é virar uma Arábia Saudita do etanol, mas sim fazer do etanol uma commodity que seja produzida em toda parte. Com isso, o Brasil se beneficiará como um grande vendedor de tecnologia do etanol, de equipamento, de serviços e de uma série de outras coisas."

Densidade da atividade tecnológica no Brasil - Segundo a mais recente Pesquisa de Inovação Tecnológica (Pintec), realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), referente ao período de 2006 a 2008, na indústria de transformação, o setor de automóveis, camionetas, utilitários, caminhões e ônibus é o que apresenta maior taxa de inovação (83,2%). O professor Ruy de Quadros Carvalho, do Departamento de Política Científica e Tecnológica do IG da Unicamp, indica que a situação brasileira é muito diferente da que ocorre em outros países da América Latina, como Argentina e México, porque a densidade da atividade tecnológica das montadoras e do setor de autopeças é muito

maior no Brasil.

"Tem gente que acha que devemos ter uma montadora nacional, mas não percebe que há toda uma política que pode ser estruturada em outra direção, para estimular que a atividade tecnológica seja mais intensa", diz Carvalho, que também lidera no DPCT o Grupo de Estudos de Empresas e Inovação (Gempi), lembrando que cerca de um quarto da P&D industrial contabilizada pela Pintec, em volume, é do setor automotivo.

Dados de um estudo inédito produzido por Carvalho, feito com base na Pintec 2008, mostra que 27% da P&D interna e externa do setor industrial brasileiro é feita pelo setor automotivo, número que vem oscilando pouco desde a Pintec 2003. Além disso, explica, o setor só perde em grau de intensidade tecnológica para a indústria aeronáutica. Em 2008, os dispêndios realizados nas atividades de P&D (R\$ 3,384 bilhões) representaram 1,65% da receita líquida de vendas do segmento automotivo.

O relatório Inovação brasileira na cadeia de valor global automotiva, do Gempi, é focado principalmente na indústria de autopeças, mas também aborda o setor automotivo como um todo em alguns capítulos. O documento mostra de que maneira as atividades de inovação estão se movendo dos países da OCDE (Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico) para os países em desenvolvimento. De acordo com o estudo de Quadros, essa nova geografia da inovação sofreu uma significativa mudança a partir do final da década de 1990 no Brasil, quando as montadoras foram além de apenas nacionalizar e adaptar plataformas estrangeiras de veículos para a demanda local.

"A experiência brasileira indica que os processos contínuos de decomposição organizacional do processo de inovação (ODIP, na sigla em inglês) na indústria automotiva global modificaram a distribuição global das atividades de inovação entre os países desenvolvidos e os em desenvolvimento, favorecendo os últimos", informa o documento. "A indústria automotiva brasileira deixou de ser uma mera plataforma de fabricação para se tornar um significativo espaço regional para atividades de desenvolvimento de produtos e processos, voltados tanto para o mercado regional quanto para o global." Esse fenômeno, informa o relatório, influenciou não apenas as montadoras e seus fornecedores localizados no Brasil, mas também as empresas de capital brasileiro e as instituições de pesquisa do País.

Para Carvalho, entretanto, ainda é preciso fazer mais para o setor de maneira a incentivar o processo de inovação: "é preciso que o governo trabalhe de uma maneira mais proativa para que a atividade técnica e tecnológica das multinacionais seja mais organizada e mais adensada", disse. Uma iniciativa importante, segundo ele, seria o governo estimular um sistema de pesquisas pré-competitivas, reunindo várias empresas em torno de "inovações mais substantivas". No final de 2008, por exemplo, quando o

governo reduziu o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) dos carros para estimular o consumo, poderia ter sido exigida uma contrapartida das montadoras em termos de P&D, segundo Carvalho, de maneira similar ao que ocorre com as concessões para a indústria de informática ou de energia elétrica.

"Tem gente que acha que devemos ter uma montadora nacional, mas não percebe que há toda uma política que pode ser estruturada em outra direção, para estimular que a atividade tecnológica seja mais intensa, mais voltada para a pesquisa tecnológica, talvez aí com a possibilidade de fazer coisas menos incrementais."

Fonte: Portal da Unicamp