

Inovar-Auto prevê a contratação de 30 mil engenheiros até 2017



Um dos pré-requisitos para que a indústria automobilística consiga atingir a meta de investimentos de R\$ 60 bilhões até 2017, preconizados pelo **Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto)**, será a contratação de **30 mil novos engenheiros**. O cálculo é do *headhunter*, Ivan Witt, especializado no setor automotivo. Para ele, é praticamente impossível que o objetivo seja cumprido. “O universo de 38 fábricas que hoje abriga 148 mil trabalhadores no País enfrenta cada vez mais dificuldades para encontrar profissionais qualificados e ainda não se vislumbra solução para o problema”.

O Inovar-Auto é uma estratégia do Governo Federal para **aumentar a competitividade da indústria** automotiva nacional por meio de **investimento em pesquisa e desenvolvimento** para a fabricação de veículos mais econômicos e seguros. Para tanto, o Governo concede créditos presumidos no IPI de até 30 pontos percentuais.

A conta que Witt faz para chegar a esse número de 30 mil novos engenheiros leva em conta estudo de 2011 elaborado pela Escola Politécnica da USP, no qual aponta que para cada R\$ 2 milhões investidos na indústria automobilística seria necessário contratar um engenheiro. “Como a meta do Inovar-Auto é de investimentos de R\$ 60 bilhões até 2017, o setor teria que contratar entre 16 e 17 novos engenheiros por dia, ou 6 mil engenheiros por ano, que, multiplicado por cinco, chega-se aos 30 mil”.

O diretor de logística e infraestrutura da Mercedes Benz do Brasil, Roberto Bastian (também presidente do Congresso SAE Brasil 2013), confirma que falta de engenheiros e falta qualificação profissional na indústria. “É preciso reagir rapidamente para mudar essa realidade porque neste mundo globalizado, o conhecimento em geral, a engenharia, a tecnologia e a inovação evoluem a uma velocidade assustadora e isso está revolucionando os padrões de competitividade conhecidos”, diz, acrescentando que hoje não basta ter curso de graduação.

Para ele, o engenheiro tem que dominar pelo menos uma **língua estrangeira**, ter especialização, pós-graduação e, se for lidar com gestão, precisa de doutorado e mestrado. “Atualmente, entre 5% e 6% dos 148 mil empregados da indústria automobilística são engenheiros, mas é necessário que esse percentual chegue rapidamente a 10%”.

Na visão de Celso Argachoy, professor do ciclo básico de engenharia e pesquisador do Instituto Mauá de Tecnologia, o problema principal é a **falta de qualidade dos profissionais**. “As montadoras e sistemistas têm identificado não propriamente uma carência quantitativa, mas qualitativa”, diz. Ele explica que a necessidade maior é de profissionais com o perfil adequado às atuais exigências de áreas específicas do setor, como as de desenvolvimento de produtos e de engenharia de manufatura avançada. “São áreas que demandam profissionais com sólida formação acadêmica e aptidão para lidar com as novas ferramentas da engenharia automotiva”.

SEM CATEGORIA

Postado em 25/11/2013

Para Witt, a carreira de engenharia enfrenta problemas que começam bem antes do acesso à universidade. Primeiro, a deficiência no ensino básico de matemática, que inibe o interesse dos jovens pela profissão. Diz que há 3.045 cursos de engenharia no país, de 60 modalidades. “O Brasil forma apenas 40 mil engenheiros por ano, enquanto na China são 400 mil, na Índia, 300 mil e na Coreia, 80 mil”, observa. Outro detalhe lembrado é que do total dos os formandos chineses, 38% são engenheiros, enquanto no Brasil, apenas 10%.

Witt ainda afirma que 90% dos estudantes brasileiros de engenharia que chegam ao último ano do curso já saem da faculdade com emprego garantido. Mas esse percentual alto é enganoso: dos 800 mil engenheiros atuantes no Brasil, apenas um terço está na área técnica. “Os outros dois terços trabalham no seu próprio negócio ou ocupam cargos administrativos ou financeiros”, diz.

Fonte: Valor