



Embora o debate sobre política industrial seja bastante antigo, é necessário criar medidas sustentáveis para desenvolvê-la

POR EDUARDO JOSÉ BERNINI*

“Made in Brazil”

Posto que o Capitão-mor desta vossa frota, e assim os outros capitães escrevam a Vossa Alteza a nova do achamento desta vossa terra nova, que ora nesta navegação se achou, não deixarei também de dar disso minha conta a Vossa Alteza, assim como eu melhor puder, ainda que — para o bem contar e falar — o saiba pior que todos fazer. Tome Vossa Alteza, porém, minha ignorância por boa vontade, e creia bem por certo que, para aformosar nem afeiar, não porei aqui mais do que aquilo que vi e me pareceu.”

Assim começa a Carta a el-rei D. Manuel sobre o “achamento” do Brasil, também conhecida como a Carta de Pero Vaz de Caminha.

Embora o debate sobre “política industrial” seja bastante antigo – e basta lembrar a refrega entre Eugênio Gudín e Roberto Simonsen no longínquo ano de 1945 – não chega a ser um tema contemporâneo ao “achamento do Brasil”.

Embora, por vezes, assim o pareça. Tomando “minha ignorância por boa vontade”, vou tentar agregar algum colorido a um assunto que está em todas as páginas do noticiário impresso e eletrônico.

Como provocação, pinço duas definições úteis: “A melhor política industrial é não ter política industrial” (Pedro Malan) e uma definição mais abrangente de Maria Tereza Leme Fleury e de Afonso Fleury: (política industrial é) “... a criação, a implementação, a coordenação e o controle estratégico de instrumentos destinados a ampliar a capacidade produtiva e comercial da indústria, a fim de garantir condições concorrenciais sustentáveis nos mercados interno e externo”.

Entre não ter uma política industrial e criar condições concorrenciais sustentáveis para a indústria brasileira, evidentemente que a segunda opção parece ser aquela naturalmente eleita. Caso contrário, teríamos que dar razão ao professor que quase reprovou João Augusto Conrado do Amaral Gurgel que, em minha opinião, foi um dos símbolos inquestionáveis da industrialização brasileira. Gurgel apresentou como trabalho de formatura na Escola Politéc-



“Uma política industrial deve considerar também a disposição para investir dos demandantes de equipamentos”

nica da USP o projeto de um pequeno veículo de dois cilindros, batizado Tião, ao invés do projeto de um guindaste, conforme havia sido solicitado. Ouviu então do professor orientador a famosa frase: “Carro não se fabrica, Gurgel, se compra”. Se assim fosse, os grandes números do Anuário da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) não existiriam.

No extremo oposto, há o singular caso da indústria aeronáutica brasileira. A visão e a aguda inteligência estratégica do Marechal-do-Ar Casimiro Montenegro Filho, pioneiro do Correio Aéreo Militar e, principalmente, criador do ITA e do CTA, permitiu que a “Terra dos Papagaios”, como Pindorama chegou a ser chamada à época de Caminha, sediasse um complexo industrial competitivo e inovador em um segmento altamente concentrado em todo o mundo. Coisa difícil de imaginar.

Qual o futuro da indústria de energia no Brasil?

Esses dois exemplos nos levam a perguntar: o caso da indústria de equipamentos para o setor de energia brasileiro é próximo a qual dos dois paradigmas? Será um segmento diversificado, com mobilidade em termos de transferência tecnológica e capaz de desenvolver uma cadeia

de fornecedores locais, mesmo sob a proteção de uma reserva de mercado? Ou uma opção estratégica de desenvolvimento tecnológico baseado em centros de excelência como o ITA e o CTA, que viabilizaram a Embraer?

No caso da indústria automobilística, não criamos uma “indústria de bandeira brasileira”, sonho do Gurgel. Mas as montadoras “multinacionais” que se instalaram no Brasil, sobretudo a partir do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek, desafiadas pela abertura do mercado em meados dos anos 1990, passaram por um choque de competição e realinhamento com a realidade, globalizando-se como poucas.

A Embraer cresceu e se consolidou como uma estrela “global”. Ao contrário da indústria aeronáutica argentina, que nos anos 1950 tinha um elevado nível de sofisticação tecnológica (tendo projetado e construído o primeiro caça a jato latino-americano, o IAe.27 Pulqui, em 1946) mas que feneceu, a Embraer, do Bandeirante à família E190, passando pelo ERJ-145, não só atendeu às necessidades do mercado interno, mas também a do externo, exploran-

do com eficiência e eficácia nichos do mercado globalizado. Além disso, ou exatamente por isso, desenvolveu relações de parceria com fornecedores locais e globais, a partir de uma engenharia proprietária com base em recursos humanos altamente capacitados, fruto da célula mater imaginada pelo Marechal-do-Ar Casemiro Montenegro e seus sucessores (e uma homenagem especial deve ser conferida a Ozires Silva).

A concepção de uma política industrial para a fabricação de equipamentos voltados ao atendimento da demanda do setor de energia brasileiro (sobretudo para segmentos inovadores como a geração eólica e solar e para as “redes inteligentes”, sem contar as imensas potencialidades e desafios do “pré-sal”), dificilmente poderá prescindir de um diagnóstico realista sobre três aspectos críticos: (i) qual a concorrência global a que essa indústria estará submetida? (ii) qual a capacitação tecnológica requerida da cadeia produtiva local e, conseqüentemente, (iii) qual a capacitação empresarial que a cadeia produtiva local precisará atingir?

Há esses fatores críticos, dois aspectos importantes devem ser

tinuidade da expansão do mercado eólico no ritmo mínimo necessário. Por outro lado, o acesso ao mercado livre não está acontecendo no ritmo necessário para viabilizar novos investimentos, o que pode significar uma barreira ao crescimento dos produtores independentes. Moral da história: não basta identificar que há um mercado potencial imenso por atender. Uma política industrial deve considerar também a disposição para investir dos demandantes de equipamentos. E, como atrasos e descoordenação entre os elos da cadeia produtiva do setor elétrico brasileiro (geração, transmissão, distribuição e comercialização) estão comprometendo as perspectivas de retorno real dos investimentos em expansão da oferta, este fato da vida passa a ser crítico.

Tratar, mesmo que superficialmente, da velha questão da “política industrial” sem destacar o nó górdio do “Custo Brasil”, é como escalar a melhor seleção brasileira (de futebol) de todos os tempos sem Pelé (e que Edson Arantes do Nascimento me perdoe, como Santista meio centenário que sou, ao fazer essa comparação esdrúxula).

Além disso, do debate todo que hoje domina o noticiário impresso e eletrônico, permanecem no ar perguntas que merecem atenção: (i) será a escala do mercado brasileiro suficientemente atraente para viabilizar a localização de unidades fabris de equipamentos energéticos? (ii) a localização de fábricas no Brasil atingirá condições comparativas para se transformar em plataforma de exportação de equipamentos para o mercado globalizado? (iii) quais itens poderão ou deverão ser “tropicalizados” e quais continuarão a ser “globalizados”? (iv) que papel o Brasil poderá desempenhar nas ondas (inevitáveis) de ruptura e inovação tecnológica que estão sendo gestadas na indústria de energia global? (v) estarão capacitados o quadro regulatório e as políticas públicas do setor de energia brasileiro para ler, interpretar e apoiar esse futuro de mudanças tecnológicas? Vale lembrar que os vaís-e-vens da relação de amor e ódio no caso do etanol (“petróleo verde e amarelo”) ainda

deixam nos fabricantes de equipamentos para a indústria sucroalcooleira muitas veias abertas neste pedaço de América Latina.

O exemplo da Embraer é inspirador. Sobretudo pela lição de que é preciso, antes de tudo, investir na capacitação de recursos humanos, estabelecer um foco e perseverar, jamais improvisar. Algo contraditório com a cultura do “jeitinho” brasileiro.

A Carta de Caminha, em seu antepenúltimo parágrafo traz uma frase interessante se associada livremente ao contexto da discussão de políticas industriais em Pindorama: “E nesta maneira, Senhor, dou aqui a Vossa Alteza do que nesta vossa terra vi. E, se algum pouco me alonguei, Ela me perdoe, que o desejo que tinha, de Vos tudo dizer, mo fez assim pôr pelo miúdo.”

Ainda não foi desta vez, Altezas leitoras desta missiva, que vou por tudo pelos miúdos temáticos da política industrial. É assunto para muitas missivas. ■

***Eduardo José Bernini**, economista, e admirador de gente empreendedora inovadora, que acredita que sem educação não há solução



agregados: a escala do mercado interno brasileiro e a consistência da política energética.

Se o primeiro é uma alavanca, a consistência da política energética brasileira merece uma ponderação. Por exemplo, o boom eólico dos últimos quatro anos. O ponto forte é que o Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (Proinfa) cumpriu seu papel, sem acarretar ônus fiscal desastroso, ao contrário do que ocorre em outros países, em que o incentivo dos subsídios está levando a retrocessos consideráveis. Além disso, os leilões consolidaram a fonte como uma parcela importante da matriz elétrica brasileira. Assim, a atual polêmica sobre os reais fatores de capacidade deve ser considerada como parte da curva de aprendizado – e sobre esse tema ainda muito falaremos. O mais importante é que o Proinfa e os leilões permitiram que empreendedores privados “pioneiros” fossem vitoriosos e que os entrantes se consolidassem, diversificando e trazendo novas competências para a indústria de energia elétrica brasileira.

Porém, existem vulnerabilidades. A principal é a perspectiva de que somente os leilões não serão suficientes para garantir a con-