

# Indústria de SP volta a puxar economia

Fotos: Antoninho Perri/Divulgação



Os professores Célio Hiratuka e Fernando Sarti, coordenadores setoriais do projeto: proposições para uma política industrial para o Estado de São Paulo



Montadora na região de Campinas: segundo o professor Célio Hiratuka, a indústria automobilística "encadeia fabricantes de autopeças, plásticos, vidros, borrachas, e ainda os serviços como de distribuição e de manutenção"

**Estado volta à liderança depois de amargar taxas de crescimento inferiores à média do país**

LUIZ SUGIMOTO  
sugimoto@reitoria.unicamp.br

No biênio 2006-2007 a indústria voltou a ser o motor da economia brasileira, tendo à frente a indústria paulista. São Paulo, que vinha apresentando taxas de crescimento industrial inferior à média do país e perdendo para três ou quatro Estados mais dinâmicos, inverteu sua posição e voltou à liderança do processo. A constatação está no amplo diagnóstico denominado "Agenda de Competitividade para a Indústria Paulista", entregue ao governo do Estado por pesquisadores da Unicamp, USP e Unesp.

O projeto encomendado pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), órgão da Secretaria de Desenvolvimento, substituiu-se de 26 estudos setoriais sobre as atividades produtivas mais relevantes. "A partir dos resultados destes estudos foram elaboradas proposições que desenham uma política industrial para o Estado de São Paulo", informa o professor Fernando Sarti, do Instituto de Economia (IE) da Unicamp e um dos coordenadores setoriais do projeto.

Como suporte aos trabalhos foi criado um banco de dados igualmente disponibilizado ao governo. Segundo Sarti, os dados mostram perda significativa de São Paulo na participação do valor agregado industrial brasileiro entre 1996 e 2005 – de 49,4% para 40,1% em termos reais. "Diante da taxa pífia de crescimento do Brasil nos últimos 25 anos, a indústria foi perdendo a capacidade de ser o motor da economia. Neste processo, o Estado mais prejudicado foi São Paulo, por possuir a maior estrutura industrial".

O professor Célio Hiratuka, também do IE/Unicamp e da coordenação setorial, explica que a indústria sempre tendeu a puxar a economia por causa dos chamados encadeamentos industriais. "Dentre os vários setores produtivos, é ela que apresenta o maior grau de inter-relações dentro da própria indústria. Um exemplo é a automobilística, que encadeia fabricantes de autopeças, plásticos, vidros, borrachas, e ainda os serviços como de distribuição e de manutenção".

Da mesma forma, acrescenta Hiratuka, São Paulo é claramente o Estado que mais reproduz estas inter-relações dentro do próprio Estado. "Por isso, quando a sua indústria tem dificuldade para crescer, os encadeamentos intrasetoriais também vão perdendo espaço, em especial no Estado brasileiro com o tecido industrial mais denso".

A menor participação de São Paulo no produto industrial, conforme o di-

agnóstico, não seria preocupante para o país se esta perda estivesse associada a um maior dinamismo industrial de outros Estados. A descentralização é um fenômeno até desejado, por acelerar o desenvolvimento de outras regiões e, inclusive, favoreceria São Paulo enquanto maior fornecedor de bens, serviços e insumos industriais, além de outros serviços como os financeiros, os tecnológicos e de logística.

Fernando Sarti observa que nestes 25 anos, ainda que tenha havido algum deslocamento de indústrias para outros Estados, São Paulo continuou sendo o fornecedor de várias delas. "Montadoras instalaram plantas no Paraná, Rio Grande do Sul e Bahia, mas o grosso das autopeças permanece aqui, assim como da eletrônica embarcada. Mesmo assim, o Estado perdeu participação".

Daí, a avaliação preocupante: que a perda de São Paulo foi acompanhada de uma queda expressiva também da participação do produto industrial brasileiro frente às principais economias emergentes, sobretudo as asiáticas; e que a quase estagnação nas últimas três décadas teria provocado efeitos mais danosos à indústria paulista, devido a sua estrutura produtiva mais diversificada, adensada e sofisticada tecnologicamente.

## Reversão

Contudo, segundo Sarti, os dados apontam para uma reversão a partir de 2004-2005, primeiramente com o aumento das taxas de crescimento da economia do país como um todo. "Em seguida, vemos este crescimento sendo puxado pela indústria e, inicialmente, pela indústria de bens de consumo – tanto duráveis (como automóveis) quanto não-duráveis (como alimentos e vestuário) – por conta da maior transferência de renda e das melhores condições de financiamento".

O pesquisador afirma que no biênio 2006-2007 ocorre o engate, quando o crescimento passa a ser puxado por máquinas e equipamentos – os bens de capital. "Temos então o incremento não apenas do consumo, mas também do investimento. Com esta mudança qualitativa no padrão, São Paulo é que volta a ganhar. Haja vista o aumento fantástico na produção da indústria automobilística, que demanda máquinas e equipamentos fortemente. A indústria paulista já está crescendo, novamente, acima da média industrial nacional".

## Pesquisa aponta gargalos

O projeto de pesquisa "Agenda de Competitividade para a Indústria Paulista" teve a coordenação geral dos professores Hélio Nogueira da Cruz, da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade (FEA) da USP, e Mariano Laplane, diretor do Instituto de Economia (IE) da Unicamp. Além do diagnóstico da indústria do Estado de São Paulo, os pesquisadores apontaram gargalos e apresentaram proposições visando melhorar a competitividade da estrutura já existente e torná-la atrativa para novos investimentos.

"Depois de quase três décadas de investimentos muito baixos, agora acontece um novo boom e São Paulo precisa adotar políticas que atraiam uma parcela deles. Obviamente, o Estado não quer tudo. Até para não entrar no discurso bairrista, deixamos claro no projeto que a indústria paulista se beneficia quando a demanda do resto do país cresce", afirma o professor Fernando Sarti.

Sobre isso, o professor Celso Hiratuka acrescenta que não se faz qualquer proposição visando atrair investimentos destinados a outros Estados. "Não se alimenta esta competitividade. Pelo contrário, o objetivo sempre foi avaliar riscos e oportunidades para a indústria paulista frente à concorrência mundial, que é acirrada. O Brasil perdeu participação em vários setores para os países emergentes, especialmente os asiáticos".

As proposições foram separadas em

quatro campos estratégicos: formação de recursos humanos, infra-estrutura tradicional e nova infra-estrutura, poder de compra e regulação, e coordenação e investimento. Uma proposta já aprovada na Assembléia Legislativa é a criação da Agência de Competitividade para elaborar ações de política industrial e apoiar a Secretaria de Desenvolvimento na promoção de investimentos.

## Recursos humanos

Fernando Sarti ressalta a carência de mão-de-obra qualificada como um problema muito explicitado nas entrevistas. "Uma reclamação é que formamos menos engenheiros por que o país parou de investir. Mas nós da academia respondemos com outra questão: se a carência não se deve ao fato de a indústria, pressionada pelo aumento de custos (notadamente do petróleo e aço) ter feito um ajuste brutal dos salários, inclusive dos engenheiros, que foram atuar em setores como o financeiro, onde se paga melhor".

Como faltam não apenas engenheiros, mas tecnólogos e outros técnicos, uma proposta é mobilizar recursos do governo para ampliar a disponibilidade destes profissionais oriundos das escolas técnicas de nível médio e superior e das universidades públicas e privadas sem fins lucrativos. A proposta inclui a reciclagem de trabalhadores – inclusive de engenheiros fora da ativa – e o aumento de vagas nas escolas tecnológicas (Fatecs) e nas instituições de ensino superior.

## Infra-estrutura

Célio Hiratuka afirma que uma segunda proposição importante se refere à infra-estrutura, tanto a tradicional (como transporte e energia) quanto à nova, que visaria capacitar a indústria focando áreas intensivas em conhecimento. "Sugerimos a criação de centros de pesquisas pré-competitivas em áreas de interesse comum a vários setores industriais. Se uma grande empresa pode ter seu próprio laboratório, as médias de autopeças poderiam testar nestes centros um novo ferramental".

Fernando Sarti observa que a Embraer dá o exemplo com seu centro de P&D para desenvolver materiais compósitos, materiais metálicos mais leves e fibras de carbono. "Aparece-

ram demandas importantes para o setor aeronáutico, com mudanças tecnológicas envolvendo principalmente novos materiais visando à redução de peso e um enorme aumento da eletrônica embarcada. A Embraer, que é altamente competitiva, sabe que terá de investir recursos nestas inovações".

Hiratuka inclui neste conjunto de proposições a criação de centros de pesquisa em *design*. Eles contemplariam principalmente setores mais tradicionais como de calçados, têxtil, móveis, vestuário e de transformados plásticos, ameaçados pela concorrência de produtos baseados em mão-de-obra barata, no caso, os asiáticos. "Também é necessário fortalecer os parques tecnológicos e aperfeiçoar os APLs (arranjos produtivos locais)".

## Poder de compra

Outra área estratégica, na opinião dos professores da Unicamp, está na regulação, com foco no controle de qualidade dos produtos industriais, expandindo os serviços laboratoriais de calibração, metrologia, normalização, etc. Os produtos, segundo a proposição, seriam certificados com um "selo de qualidade paulista". Esta certificação poderia se estender ao plano ambiental, com um "selo verde".

Outro instrumento de política industrial, conforme Fernando Sarti, é o poder de compra de um Estado como São Paulo. "Somente a Sabesp fatura R\$ 6 bilhões por ano e adquire mais de R\$ 2 bilhões em insumos, que vão de cloro a tubulações. A empresa poderia induzir o fabricante a aprimorar a qualidade de um hidrômetro, por exemplo, especificando na licitação a inclusão de um novo *display*. É um poder a ser estendido para todas as secretarias, estatais e autarquias".

Por fim, o projeto aponta a premissa de um maior nível de coordenação das ações de política industrial, que segundo os pesquisadores encontram-se dispersos em várias secretarias e órgãos do governo do Estado. "Fizemos um diagnóstico da estrutura existente, mas é preciso pensar na estrutura que será condicionada pelos novos investimentos. Não se pode ficar olhando apenas para trás. Este é o grande desafio da política industrial paulista hoje", diz Fernando Sarti.

## SETORES ESTUDADOS NO PROJETO

Aeronáutico  
Veículos Leves  
Veículos Pesados  
Autopeças  
Bebidas  
Têxtil e Vestuário  
Sucroalcooleiro  
Citricos  
Carne Bovina  
Couro/Calçados  
Cimento  
Fármacos e Medicamentos  
Defensivos Agrícolas

Petróleo e Gás  
Petroquímica  
Transformados Plásticos  
Máquinas Ferramentas  
Implementos Agrícolas  
Bens de Capital sob Encomenda  
Componentes Eletrônicos  
Fotônica  
Equipamentos Médicos  
Informática  
Software  
Teleequipamentos  
Serviços de Telecomunicações