

OPINIÃO

Autossuficiência?

João Carlos Marchesan (*)

De acordo a sabedoria popular, há males que vem para o bem.

No caso da pandemia é difícil encontrar algo que possa validar este ditado mas, procurando com afinco, podemos acabar achando alguma coisa que o confirme. A crise sanitária desnudou as deficiências brasileiras para o enfrentamento desta epidemia. O país demonstrou não estar preparado, e esta é a lição a ser aprendida. O SUS, nosso sistema de saúde, até que se portou razoavelmente bem, acima até, das expectativas médias.

Enfrentou bravamente uma doença desconhecida, e somente entrou em colapso e, assim mesmo, por um breve período, por motivos que não são de sua responsabilidade direta. Na verdade, as falhas foram causadas muito mais pelo histórico de baixos investimentos públicos em equipamentos e produtos, o que causou, desde a falta de máscaras e de roupas de proteção individual, até a falta de oxigênio, respiradores, remédios para intubação, e leitos equipados para o apoio à vida dos pacientes.

Também ficou patente, durante o pico da primeira e, mesmo da segunda onda da Covid, a falta de capacidade produtiva de nossa indústria de equipamentos e de insumos farmacêuticos incapaz de reduzir nossa dependência de fornecedores externos, fato que se refletiu na escassez de equipamentos e produtos farmacêuticos e no forte aumento de seus preços. A incapacidade brasileira de produzir vacinas sem o fornecimento, chinês ou indiano, de insumos farmacêuticos básicos é, de certo modo, chocante.

Esta escassez, entretanto, não se limitou à área da saúde. A recuperação rápida da indústria, a partir do segundo semestre do ano passado, esbarrou na desorganização das cadeias produtivas mundiais e no insuficiente fornecimento local. Faltou de tudo, nas cadeias produtivas, desde matérias primas e insumos básicos como o aço, até componentes sofisticados, como circuitos impressos, o que acabou afetando a produção de diversas indústrias, aí incluídas algumas montadoras de veículos.

A bem da verdade, esta escassez ocorreu a nível mundial, o que consolidou um rally de preços nas principais commodities e nem produtos intermediários, algo que somente agora dá sinais de acomodação ainda que os preços permaneçam num patamar bem mais elevado do que na pré-pandemia. Voltando à tese inicial de que há males que vem para o bem, podemos dizer que um legado bom da pandemia foi a confirmação de que o Brasil precisa mudar uma série de coisas em

seu modelo econômico.

Algo que ficou muito claro durante esta crise, e a demonstração não ficou restrita ao Brasil, é que o Estado tem um papel fundamental na vida econômica de um país. Ele não deve ser relegado à função de mero espectador, enquanto o mercado resolve os problemas. Em todos os lugares, durante a crise, foi o Estado quem garantiu a continuidade dos empregos e das empresas, quem assegurou uma renda mínima aos mais necessitados e quem forneceu os investimentos necessários para a retomada do crescimento econômico.

Foi novamente o Estado quem, nos países desenvolvidos, propiciou a quase totalidade dos recursos necessários ao desenvolvimento das vacinas permitindo a resposta rápida da indústria farmacêutica. A lição da importância do Estado foi aprendida pela maioria dos países. O governo Biden, nos EUA, recuperou, depois de quatro décadas de predomínio do mercado, o Estado como indutor do desenvolvimento através de um ambicioso programa de recuperação de empregos e de investimentos públicos em educação e infraestrutura.

O exemplo americano, ainda que em menor grau, foi acompanhado pelos países da União Europeia e pela maioria dos demais países que compõe a OCDE. Há, no mundo todo, um renascimento das políticas públicas de desenvolvimento e até de políticas industriais, tema que ficou banido durante as últimas quatro décadas. O modelo de desenvolvimento chinês, apesar de sua estrutura autocrática, tem sido citado recorrentemente como exemplo.

O Brasil, entretanto, parece não ter aprendido nada com a crise da pandemia.

Nós continuamos com a mesma agenda das intermináveis reformas, apesar de que, cada reforma aprovada, não tenha, na prática, mudado nada de essencial no "status quo" vigente. O governo, o setor financeiro e boa parte do setor produtivo continuam acreditando que o mercado, a livre concorrência e a abertura comercial irão resolver o desemprego, a extrema pobreza, a fome e a péssima qualidade da educação.

A crença, aqui, continua sendo a de que o Estado atrapalha e a desigualdade de renda é vista mais como uma questão de meritocracia. Acreditam que o atual modelo será suficiente para garantir um mínimo de segurança industrial na produção de insumos farmacêuticos básicos, de equipamentos hospitalares, de vacinas e de componentes industriais.

Vamos torcer.

(*) - É administrador de empresas, empresário e presidente do Conselho de Administração da ABIMAQ.

Mais inteligência artificial para as forças armadas americanas

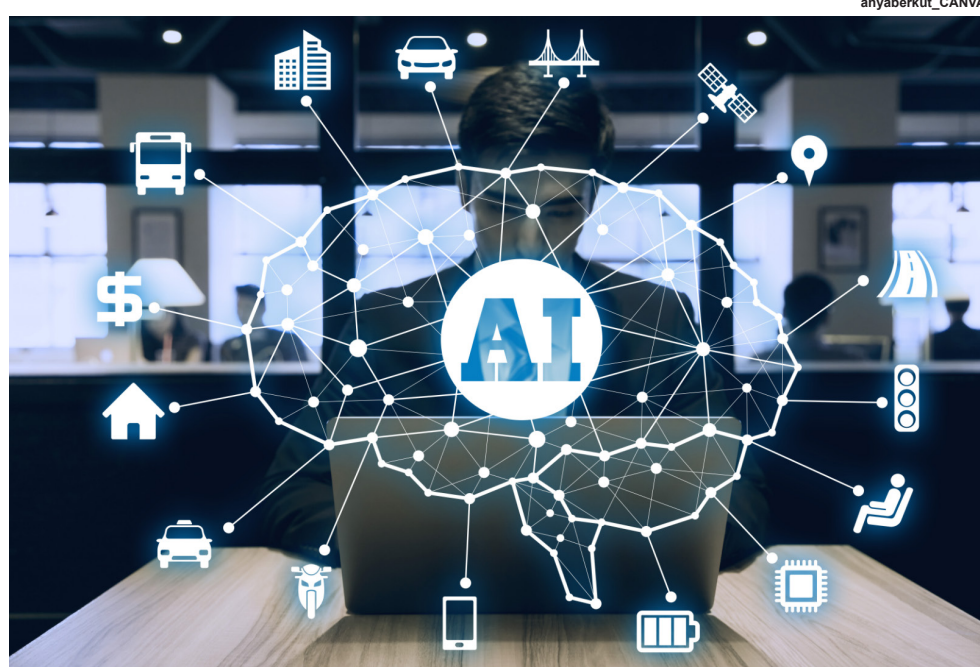
As forças armadas americanas vêm conduzindo seus Global Information Dominance Experiments (GIDE), testes de um combinação de inteligência artificial, computação em nuvem e sensores que podem dar a elas a capacidade de prever eventos "com dias de antecedência", como disse o General Glen VanHerck, que acumula importantes comandos na estrutura militar daquele país.

Vivaldo José Breternitz (*)

O sistema, baseado em aprendizado de máquina, capta em tempo real informações que podem ser indicativos de problemas. Como exemplo, se imagens de satélite mostrarem sinais de que diversos submarinos de uma nação rival estão se preparando para deixar seus portos, a inteligência artificial pode associar essas informações a outras e emitir alertas; analistas militares trabalhando de forma convencional podem levar horas ou mesmo dias para receber e analisar essas informações, o que a nova ferramenta pode fazer em segundos.

Acaba de acontecer um amplo teste da combinação, envolvendo possíveis ataques ao Canal do Panamá; segundo VanHerck, as tecnologias envolvidas não são totalmente novas, mas os militares juntaram-nas de uma forma inédita. Os resultados mostraram que o sistema pode se tornar operacional em breve.

As vantagens dessa ferramenta são bastante claras: em vez de simplesmente reagir a eventos ou confiar em informações desatualizadas, os americanos poderiam tomar medidas



proativas, como reforçar suas defesas ou tomar a iniciativa de atacar.

Evidentemente ainda existem limitações. A ferramenta identifica situações fora do comum, como o caso dos navios de que se falou acima, deslocamento de tropas e aviões, por exemplo, mas não pode prever com total certeza o que acontecerá - os humanos ainda estarão

fortemente envolvidos, mas poderão reagir de forma mais eficaz e rápida.

O conjunto de tecnologias também pode ser útil no sentido de levar os envolvidos a negociações ao invés de conflito.

(*) É Doutor em Ciências pela Universidade de São Paulo, é professor da Faculdade de Computação e Informática da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

Carregadores para carros elétricos são obrigatórios em novos prédios em São Paulo

A circulação de carros elétricos e híbridos já é uma realidade no país e os incentivos para a ampliação dessa frota só vem crescendo. Em vigor desde 2014, há uma lei que concede aos donos de carros elétricos emplacados na capital paulista o direito de restituição de 50% do valor do IPVA, porém ela não tratava de uma sistematização acerca da devolução dessa taxa. Recentemente, a Prefeitura de São Paulo sancionou a lei 17.563, a qual permite que parte do valor do imposto vire crédito para pagamento do IPTU.

Enquanto os incentivos para a compra começam a ser ampliados, o novo tipo de frota popular exige que haja uma infraestrutura capaz de oferecer pontos de recargas necessários para atender a nova demanda. Desde 31 de março, novos condomínios residenciais e comerciais da cidade de São Paulo são obrigados a disponibilizar tomadas de recarga para carros elétricos e híbridos nas garagens, com medição independente de consumo.

Segundo Evandro Mendes, CEO da Electricus, empresa brasileira especializada em soluções de infraestrutura para recarga de veículos elétricos e geração de energia fotovoltaica, as construtoras já estavam contemplando sistema de recarga para veículos elétricos em seus projetos por



entender que eles agregam valor aos empreendimentos e benefícios aos seus clientes. "A expertise da Electricus tem contribuído com o desenvolvimento da infraestrutura de recarga em prédios residenciais e comerciais, apoiando as diversas construtoras a prepararem seus empreendimentos para essa demanda emergente que é a recarga de veículos elétricos no Brasil. Somos uma empresa nacional que acredita no futuro da mobilidade elétrica e, acima de tudo, no avanço da eletrificação dos meios de transporte", destaca o executivo que acompanhou, in loco, o nascimento da mobilidade elétrica tanto na Alemanha quanto na Suíça.

A nova lei, proposta pelo vereador Camilo Cristóforo (PSB) e sancionada pelo prefeito Bruno Covas (PSDB), não se aplica aos empreendimentos construídos com recursos públicos ou de habitação social, desde que seja comprovada a impossibilidade técnica ou econômica.

No acumulado entre 2019 e 2020, as vendas de carros elétricos e híbridos plug-in no Brasil triplicaram entre 2019 e 2020. Até o passado, foram comercializadas mais de 10 mil unidades. Em 2019, foram 3 mil veículos vendidos. Já em termos mundiais, a soma já ultrapassou 10 milhões de unidades em 2020, ante os 7 milhões de 2019, segundo dados da Electricus, representando um crescimento de 43%.

Em termos de comparação, o carro a combustão possui um custo de R\$ 0,50 a R\$ 0,75 por km rodado, enquanto o carro elétrico, abastecido com energia da distribuidora de energia, possui um custo reduzido, em média, para R\$ 0,16 o km rodado. Para aqueles que dispõem de geração fotovoltaica, esse custo cai para R\$ 0,04.

Para Evandro Mendes, o Brasil é o melhor país do mundo para o carro elétrico. "A matriz energética brasileira é 90% limpa e renovável, com crescimento exponencial das gerações eólicas e fotovoltaicas. Ter um carro elétrico é estar focado na sustentabilidade, redução da poluição do ar e sonora, mas também questão de conforto e redução de custos, uma vez que o carro elétrico demanda menos manutenção, e menor custo de abastecimento", finaliza.

News @TI

ricardosouza@netjen.com.br

Adjust anuncia colaboração com o Salesforce Marketing Cloud

@A Adjust, plataforma de analytics mobile, anunciou o lançamento de uma colaboração de app marketing com o Salesforce AppExchange, possibilitando que os clientes de ambas empresas obtenham uma visão mais completa sobre a jornada do usuário e tomem informações de marketing mais bem informadas. A primeira integração lançada será o Marketing Cloud. Essa integração possibilitará que os clientes criem uma jornada do usuário de um e-mail diretamente para o in-app com a tecnologia de deep linking da Adjust. Essa conexão dará aos clientes insights sobre a mensuração de marketing para aumentar as instalações, receita e lifetime value (LTV) (https://www.adjust.com/pt/).

Aplicativo íon, do Itaú, passa a oferecer a função 'agregador de investimentos'

@O íon, aplicativo de investimentos do Itaú Unibanco, disponibilizou a função 'Agregador de Investimentos' em sua nova atualização, que possibilita a visualização, em um único painel, de até oito carteiras distintas, sejam elas de diferentes contas do Itaú, de outros bancos ou corretoras. Com isso, o íon passa a ser o primeiro aplicativo de uma instituição bancária no Brasil a oferecer essa opção, que está inserida no conceito de 'open banking' e inovação em serviços financeiros. A recente atualização do íon também disponibiliza produtos de corretora, permitindo que os usuários realizem operações de compra e venda de ativos de renda variável, por exemplo, pelo próprio aplicativo, como ações, BDRs, ETFs, dentre outros. O íon já pode ser baixado na Apple Store e na Google Play. Para mais informações, acesse: https://ion.itaui/.