



EXPRESSO		AVANTE	
SEMPRE FIXE		PORTUGAL SOCIALISTA	
TEMPO		POVO LIVRE	
O JORNAL	-8. FEV. 1980	ALAVANCA	
NOVA TERRA		UNIDADE	
VOZ PORTUGALENSE		LUTA POPULAR	
		PODER POPULAR	

Projecto Renault: quanto nos vai custar?

Eurico da Fonseca

O «Projecto Renault» vai, finalmente, ser um facto. Mas será ele um bem para a nossa economia? Porque foi anulado o célebre despacho de Sousa Franco?

Em Janeiro de 1979, o actual ministro da Agricultura e Pescas, eng.º Cardoso e Cunha, falava do «Projecto Renault» como algo que alegraria todos os portugueses, até porque lhes permitiria, finalmente, possuir um «automóvel nacional». Onde os portugueses iriam arranjar dinheiro — todos eles, ou a maior parte deles — para comprar automóveis, era coisa não explicada. Tal como não se explicava como seria possível produzir um «automóvel nacional», quando não há nenhum, em nação alguma, que possa ser designado por tal: todos os construtores recorrem à importação, nomeadamente, de componentes especializados, como os carburadores, o sistema de ignição, etc.

Os tempos passaram e mudaram. Outras empresas, como a Ford, começaram também a interessar-se pela instalação de fábricas de automóveis, num país em que a mão-de-obra tem um preço convenientemente baixo. Em Maio de 1979, assinou-se um acordo geral, entre o Governo português e a Régie Renault, que devia permanecer em vigor até ao fim daquele ano e que continha as linhas mestras a que se deviam subordinar os contratos a assinar, nomeadamente o contrato de investimento.

Posteriormente, pelo Decreto-Lei n.º 351/79, de 30 de Agosto, reviu-se o regime legal do sector de montagem e importação de automóveis. Afirmou-se que se tratava de «criar condições para a realização do Projecto Renault». Na realidade, tratava-se de satisfazer as reservas apresentadas pela CEE, com vista à prorrogação do regime limitador das importações de veículos completos — reservas que incidiam exactamente sobre o carácter de privilégio que tinha o «Projecto Renault», carácter que, com aquele

decreto-lei, desapareceu, aparentemente, pois a todos os construtores foram dadas possibilidades de investirem na produção de componentes, ou mesmo de veículos.

Consequentemente, pode dizer-se que, a partir de então, deixou de fazer sentido falar no «Projecto Renault» na acepção que inicialmente lhe fora dada. Agora tratava-se apenas de um projecto entre vários projectos prováveis e muitos outros possíveis. Até que o «Diário da República» de 29 de Dezembro último publicou um despacho, datado de 14 do mesmo mês, em que o então ministro das Finanças, Sousa Franco, notava que o «acordo geral» assinado entre o Estado português e a Régie Renault, em 24 de Maio de 1979, «previa a aplicação de benefícios», que eram «basicamente os seguintes»:

— Concessão de incentivos fiscais constantes da classe E do quadro anexo ao Decreto-Lei n.º 74/74 de 28 de Fevereiro.

— Subsídio não reembolsável destinado a cobrir a totalidade das despesas com a formação de pessoal no quadro do empreendimento;

— Assunção pelo Estado das obrigações dos pagamentos de juro de empréstimos internos, contraídos pela sociedade industrial para financiamento do projecto, junto de instituição de crédito nacionais (em montante e períodos limitados), havendo reembolso para o Estado quando se comecem a verificar lucros para o empreendimento.

— Cobertura das perdas cambiais, sofridas pela empresa industrial, em função do serviço da dívida resultante de financiamentos externos de equipamentos importados, na medida em que essas perdas forem superiores à variação normal da paridade.

— Financiamento interno assegurado para cobertura da parte do valor do equipamento importado não financiada externamente e para a totalidade do investimento nacional com prazos e taxas especiais;

— Participação no capital social das sociedades a constituir no âmbito do empreendimento;

— Compensação por quebras verificadas no mercado de vendas de automóveis devidas a medidas restritivas, nomeadamente em matéria fiscal e de crédito, tomadas pelo Governo.

Inexistência de cálculos exaustivos causa apreensão

No seu despacho, Sousa Franco notou que, quanto aos incentivos fiscais, se tratava do «máximo de liberalização permitido, em condições difíceis de verificar em tal projecto, com total isenção de critérios discriminatórios e observação, do espírito da lei». Salientou também que «se procurava reduzir ou anular o coeficiente de risco do empreendimento», em termos que pareciam, «pelo menos, merecedores de análise». Por outro lado, afirmou «não ignorar as várias implicações do projecto, quer positivas, quer negativas, para a economia nacional». Entre as quais bastava citar «os efeitos sobre a balança de pagamentos, sobre o emprego (tendo presente a lei Barre) e em relação à adesão à CEE».

Considerando tudo, Sousa Franco declarava que se impunha que o Ministério das Finanças, sem tentar travar o projecto, fosse «devidamente informado da sua viabilidade e esclarecido até ao fim sobre as suas consequências financeiras». Salientava que a condução das negociações tinha estado entregue ao então Ministério da Indústria e Tecnologia, mas que importava «não perder de vista a óptica financeira, evitando a repetição de erros

recentes noutras áreas». Sublinhava que «em princípio, um projecto industrial só deve ser subsidiado quando se verifiquem externalidades ou custos e benefícios sociais que não se possa ressarcir ou aproveitar directamente». E concluía afirmando:

«Poderá diferir» será o da comparticipação nos capitais do empreendimento, emprestando ao empresário estrangeiro uma solidariedade no risco que vai correr. Por isto se vê com apreensão a inexistência de cálculos exaustivos quanto ao custo orçamental do empreendimento.»

Para analisar a situação, Sousa Franco determinou a constituição de uma comissão em que estavam representados o Gabinete de Estudos e Planeamento, as Direcções-Gerais do Tesouro, das Contribuições e Impostos, das Alfândegas, da Contabilidade Pública e do Tribunal de Contas e o Banco de Portugal, e que se encarregaria de estudar o impacto orçamental do projecto, a avaliação dos seus efeitos externos (nomeadamente nos domínios do emprego e cambial e a sua relacionação com o custo orçamental); a rentabilidade interna do projecto, os efeitos sobre a dívida externa e sobre a balança de pagamentos (não esquecendo o problema da emigração e dos invisíveis correntes); as consequências sobre o projecto de harmonização fiscal em termos da CEE; o mecanismo de controlo financeiro, etc.

Em resumo: Sousa Franco estava convencido de que o então Ministério da Indústria e Tecnologia não estudara convenientemente as implicações financeiras do Projecto Renault, deixando-se seduzir pelo mito do «automóvel nacional» e substituindo o carácter inicial de monopólio, obtido em concurso pelo projecto, pela concessão de privilégios que, na prática, teriam o mesmo efeito, apesar da abertura do mercado a todos os construtores, nos termos do Decreto-Lei n.º

251/79. Por outro lado, Sousa Franco também deu a entender que por detrás do acordo com a Régie estava a questão da continuidade da permanência dos nossos emigrantes em França.

Tanto quanto se julga saber, as dúvidas expostas pelo antigo titular da pasta das Finanças continuam por esclarecer. Isso poderá explicar a nomeação do principal responsável pelas negociações, Vistulo de Abreu, para a presidência da nova empresa, nomeação essa que só se compreenderá pelo facto de haver ainda muitos pontos a definir.

Poderá alegar-se que, tendo o acordo geral de Maio expirado em Dezembro, importava dar o passo seguinte — talvez para não desper-

tar o mau humor do Governo francês. Poderá também dizer-se que o despacho de Sousa Franco fora, no fim, um reparo feito à acção de Alvaro Barreto e Cardoso e Cunha, a equipa responsável pelos acordos de Maio, agora de novo no Governo, e que não se compreenderia que o actual Governo prosseguisse o que poderia ser considerado como um inquérito sobre a política em tempos desenvolvida por alguns dos seus membros. Tudo é possível. Só o que não se pode saber é quanto nos vão custar os acordos com a Régie Renault. Principalmente a cláusula que prevê a compensação por «quebras verificadas no mercado das vendas». Será que vamos todos pagar os automóveis de alguns e os lucros dos outros?