

# O mito automóvel

JOAQUIM CUNHA



> Existem em Portugal centenas de empresas de componentes de automóveis. Muito impulsionado pela Autoeuropa, este sector cresceu imenso nos anos 90. Parecia ser a solução para a previsível crise nos sectores de mão-de-obra intensiva - têxtil e calçado -, à mercê de uma rápida abertura de mercados, com custos não competitivos.

Mas, mesmo em economia, as palavras e os chavões enganam os números e as realidades. Uma boa parte das empresas - e uma esmagadora maioria da mão-de-obra da chamada "indústria de componentes para automóveis" - assentava, pura e simplesmente, na mão-de-obra barata e nos apoios. É verdade, ao contrário da retórica pública e do discurso político para o dia seguinte, as fábricas de cablagens, que empregam dezenas de milhar de trabalhadores em Portugal, apenas existem e se instalaram por duas razões: a mão-de-obra era barata; havia apoios a fábricas ditas "do sector automóvel".

Provavelmente, muitos dos políticos que subscreveram estratégias e avultados apoios não sabem como se estrutura uma fábrica de cablagens. Eu, leigo de engenharia, explico. São teares onde centenas de operários, à mão, de forma repetitiva - a fazer lembrar Chaplin em "Tempos Modernos" -, enlaçam e montam cabos eléctricos. Que são vendidos às empresas que fabricam automóveis. Não estou a exagerar: são teares como os das bordadeiras artesanais. E foi nesta teia sem sentido que o Estado Português apoiou,

com milhões de contos, dezenas de multinacionais cujo destino era conhecido. Ficariam cá enquanto a mão-de-obra fosse barata e houvesse apoios.

Era muito claro, já em 2000 e 2001, que as tendências de concentração no sector automóvel levariam a um elevado poder das marcas (cinco grupos mundiais), que tenderiam a esmagar o poder dos seus fornecedores (as OEM). Estes, globalizados, onde se incluem a Delphi ou a Valeo, entre outras, só podem olhar a custos e a rendibilidades. E desde 2000 que deslocalizam produções quer para Marrocos e Tunísia,



quer para o Leste europeu. Movimento acentuado com a plena adesão de 10 Estados onde vai haver apoios em grande e onde a mão-de-obra é muito barata.

Por cá, enquanto as multinacionais preparavam mudança de linhas de produção para Marrocos e para a Polónia, continuou-se a fazer de conta. O ministro Braga da Cruz, agora mandatário pelo Porto do dr. Sousa Franco - o tal que diz preocupar-se com o emprego e com a economia -, e o ex-gestor do POE, agora deputado Maximiano Martins, concederam avultados e privilegiados apoios a estas manufacturas, ditas "indústrias automóvel". Quando já era clara a sua não sustentabilidade. Em nome da tecnologia e da produtividade, diziam eles. Os responsáveis pelo desbaratar desses fundos andam agora discretos e calados. Afinal o dinheiro não era deles. Consequências práticas ou políticas, como habitualmente, não há. Resta um silêncio sobre a matéria.

E não valem a pena lágrimas de crocodilo de cada vez que mais uns milhares de trabalhadores forem despedidos. Não valem as ameaças vãs a empresas transnacionais, que defendem um único interesse: o do accionista. Compete, sim, aos governos decidir e proteger o interesse público e do País no longo-prazo.

Isso significa, no caso das multinacionais das cablagens e de outras supostas indutoras de tecnologia, saber para que serviram os apoios. Se querem ir embora, como de qualquer forma acabarão por ir, executar as garantias bancárias, recuperar o dinheiro comunitário. Como fariam com qualquer pequeno empresário nacional que não cumprisse. E, no final, verificar que a ideologia do investimento estrangeiro salvador da pátria - à custa do nosso dinheiro - é velha, está gasta e não faz sentido.

Aprenda este governo que qualquer investidor, independentemente da dimensão ou origem, deve ter regras idênticas. E que a haver preferência deve ser conferida aos que cá tenham provas dadas.