

• Encerramento da fábrica Marcopolo é mais um sinal de crise

# Construtores de autocarros estão ameaçados

O sector nacional de fabrico de carroçarias para autocarros receia que o encerramento da unidade industrial que a Marcopolo tinha em actividade em Coimbra e que foi encerrado, possa repetir-se noutras empresas. Os empresários queixam-se de falta de apoios.

O recente encerramento da fábrica de Coimbra, onde os autocarros Marcopolo eram feitos, poderá não ser um caso isolado, entre nós. Outras empresas idênticas situadas em Gaia, concelho do distrito do Porto que possui uma espécie de "mini-cluster" da produção de pesados de passageiros nos quais existe uma média de 50% de incorporação nacional de componentes, atravessam dificuldades e o cenário de fecho poderá vir a bater à porta de mais unidades de produção automóvel. Segundo o que o Autohoje conseguiu saber, depois da Marcopolo haverá mais duas fábricas em risco de falência, contudo, não foi possível obter a confirmação de quais unidades se tratam.

Uma das seis fábricas de fabrico de autocarros implantada em Vila Nova de Gaia é a Irmãos Mota & Ca., sociedade constituída em 1980, cuja actividade é a construção de carroçarias para autocarros de passageiros e cujo sócio-gerente, Joaquim Mota, acusa o Governo de potenciar estas situações devido à falta de apoios ao sector. Dando como exemplo a fábrica de que é administrador, Joaquim Mota, queixa-se de nunca ter sido autorizado a construir autocarros até quatro metros, o que, no seu entender, contrasta com a atitude de benevolência



que as autoridades portuguesas manifestam em relação a produtos fabricados no estrangeiro, já que em breve chegarão à cidade do Porto "autocarros de dois pisos de 4,30 metros feitos na Alemanha para o transporte de passageiros na cidade do Porto. Não se compreende esta disparidade de critérios que abre as portas ao que vem de fora e prejudica a indústria portuguesa". Joaquim Mota dá ainda outro exemplo: "Há mais de 20 anos que não era permitido fazer autocarros com filas de 3 + 2 lugares no lado esquerdo

e direito, respectivamente, mas há cerca de um ano foram legalizados vários autocarros destes vindos do estrangeiro". Esta situação levou a Aran (Associação Nacional do Ramo Automóvel) e a Cigaia (Associação Comercial e Industrial de Vila Nova de Gaia) a reunirem com as empresas do sector com vista à constituição de um "lobby" que pressione as autoridades competentes no sentido de criarem um quadro legislativo e fiscal para salvaguardar estas empresas que dão trabalho a milhares de pessoas, entre postos direc-

tos e indirectos. Uma das propostas que este grupo de pressão tenciona fazer ao Executivo que sair das Legislativas de 27 de Setembro será a inclusão nos concursos públicos para a aquisição de autocarros por frotas, de cláusulas que defendam a indústria nacional, como seja o caso da inclusão de pontuação para beneficiar a escolha dos operadores nacionais. A forma como é exigida a liquidação do IVA às empresas que decidem comprar autocarros é também alvo de críticas por parte destes industriais. Isto porque se uma empresa comprar um "bus" "Made in Portugal" terá de pagar o IVA à cabeça. Mas caso se desloque a Espanha para fazer a sua compra, não é necessário desembolsar o IVA à cabeça, pois este imposto é posteriormente liquidado e introduzido na contabilidade da empresa. Enquanto isso, os últimos dias trouxeram uma luz ao fundo do túnel para a Marcopolo, com o surgimento de um investidor belga interessado na fábrica de Coimbra, o qual, contudo, faz depender o seu investimento dos apoios que o Estado português se comprometer a fazer. A Marcopolo tem a sua laboração parada desde 24 de Agosto. ■

Paulo Marmé  
pmarme@motorpress.pt