

A auto-estrada do capital de Risco

Luís Nandin de Carvalho

(Professor do ISEG, Doutorado pela Faculdade de Direito da Universidade de Montpellier I)

Durante o IV Congresso de Capital de Risco promovido pela Gesventure, Lda., no final de Maio tivemos ocasião de participar como orador e moderador num painel estimulante e em que intervieram não só especialistas nacionais como estrangeiros perante uma assistência interessada.

Na ocasião muito se falou em auto-estrada do capital de risco, com a mensagem subliminar de que as empresas dele necessitadas, e uma vez obtido tal apoio poderiam circular a uma velocidade de cruzeiro, ou mesmo em excesso de velocidade numa via desimpedida, com segurança e rumo a um destino promissor.

Quando se usam metáforas quase sempre há o risco de se criarem imagens diversificadas e enganadoras que o são apenas porque correspondem aos desejos e sonhos de quem as ouve. De facto há sempre tendência para se ouvir dos outros aquilo que pretendemos corresponder às nossas prefigurações mentais, e por isso algum cuidado convém ter quando em questões técnicas se expõe perante um público sequiosos de soluções as propostas apresentadas.

Por isso será útil a propósito de auto-estrada tecer algumas considerações que permitam aos candidatos a capital de risco sopesarem algumas condições e requisitos prévios que possam modular o seu plano de negócios e as suas necessidades de investimento de terceiros, para que não se sofram frustrações, e para que também as empresas de capital de risco não acumulem dossiers sem perspectivas de sucesso. A eficácia do sistema de capital de risco vive da sua adequação a casos concretos, e da imagem que ganhar de ser uma solução portadora de sucesso empresarial.

Assim, e utilizando também metáforas, e segundo o raciocínio da auto-estrada convém posicionarmos como um possível utilizador desta. Vamos pois aos pressupostos básicos.

Em primeiro lugar, a nível do antes, convém saber se temos veículo (empresa) que possa circular na auto-estrada. De facto se utilizamos uma bicicleta, uma motocicleta e, ou uma carroça, avia que temos que seguir bem poderá ser uma estrada nacional, uma IP, mas não a via de faixa dupla em causa. Importa também avaliar se temos recursos suficientes para a portagem, isto é se temos os capitais próprios adequados.

Em segundo lugar, na fase do durante, e admitindo que sim, que é de pagar a portagem e entrar nesse percurso, segue-se a questão de saber se há combustível suficiente, isto é capital e recursos humanos para fazer a viagem, pois o cansaço pode exigir mudança de condutor, ou a sua substituição temporária, o depósito de combustível poderá requerer um reabastecimento, e existem ainda os imponderáveis, os acidentes, o rebentamento de

pneu, a avaria mecânica, ou seja a adversidade de uma concorrência inesperada, uma alteração de legislação, enfim um novo quadro tecnológico que torne obsoleto o projecto empresarial

Em terceiro lugar, a nível do depois, há que chegar a um momento em que o destino se prefigura no horizonte, não se pode percorrer indefinidamente uma auto-estrada, nem adormecer e pernoitar nela por mais de 12h. Torna-se necessário saber como se sai , para onde, e aqui a sinalização é indispensável, para não ser uma saída em falso, nem antes, nem depois do desejado. E mesmo que se retoma adiante a via escolhida, pode haver situações em que interesse saber qual a outra auto-estrada que até doe pertencer a outro concessionário, leia-se a outra sociedade de capital de risco.

Ou seja importa ver com cuidado o mapa das estradas, isto é o contrato de financiamento e acima de tudo as condições dos acordos parassociais. Neste âmbito, junta-se mais uma reflexão. E se houver contencioso? Se surgir um litígio? Será a solução o confronto judicial? Fica a viatura parada a meio da via, numa estação de serviço, encostada à berma? E quanto custa o seu reboque? Regressa-se ao ponto de início em contra-mão? Há que acautelar todo este tipo de vicissitudes e a nossa visão, é no sentido de se prevenirem desde logo meios alternativos e extrajudiciais, desde logo a mediação (principalmente esta) e a arbitragem, através de uma clausula compromissória.

Em síntese, o esforço das sociedades de capital de risco e dos consultores deve ser orientado para uma maior pedagogia deste instrumento e no caso concreto isso conseguiu-se com o apoio de uma Universidade que é o sinal de parcerias que podem ser completadas com a intervenção e patrocínio do próprio Estado, de institutos públicos ou similares, até mesmo de Câmaras Municipais e porque não, de associações empresariais, de braço dado, e sem ser metaforicamente.

A revitalização do tecido empresarial português, do empreendedorismo e porque não, do patronato, exige uma actualização permanente e uma formação contínua, para além do estímulo de uma cooperação em rede de parcerias pertinentes. O capital de Risco pode pois ser uma auto-estrada de progresso, em vez de uma via congestionada, mal conservada e com um desenho inseguro e mal sinalizada. Todas as empresas de Capital de Risco podem eventualmente ser comparadas a concessionárias de auto-estradas, mas para que desenvolvam a sua actividade também com sucesso necessitam de empresas que a elas recorram, mas com condições para tanto. O que desejamos sinceramente aconteça de forma crescente e multiplicativa. Para tanto, para além das advertências feitas só acrescentamos mais uma: Que o Patrão dos concessionários, isto é o Estado, reveja o regime fiscal e não sobrecarregue as portagens, nem os combustíveis demasiado, que permita pois incentivos e taxas de IRC que estimulem a generalização da utilização das auto-estradas, perdão, do capital de risco.