

Negócios

FOODS



VOLKS NAS MÃOS DA

PORSCHE

Após comprar mais um lote de ações, a Porsche se torna a maior acionista da VW. Por trás da ação, uma manobra para manter a montadora sob controle alemão

Por Lana Pinheiro

Imagine um jogo sobre previsões futuras no mundo dos negócios. Agora, coloque-se diante de um tópico com as seguintes opções: A) a Volkswagen vai comprar a Porsche ou B) A Porsche vai comprar a Volkswagen. Qual seria sua escolha? Se a aposta foi na letra A, você perdeu. A pequena Porsche, que já era acionista da Volkswagen com 27,3% da empresa, acaba de comprar mais 3,7%, consagrando-se como a maior acionista individual da principal montadora europeia. E analistas de mercado já prevêem: o período de compras ainda não terminou. Por trás dessa manobra orquestrada pelo ambicio-

so herdeiro da Porsche, Ferdinand Piëch – que, aliás, também é presidente do conselho da Volkswagen –, está o plano de expandir a pequena montadora de carros de luxo e a vontade de manter a

Volks sob o comando alemão, evitando o risco de ofertas hostis.

A preocupação de Piëch sobre o futuro da Volks é justificável. Desde que a União Europeia foi criada, os demais membros do blo-

co pressionam o governo alemão pelo fim da Lei Volkswagen. Trata-se de um dispositivo federal, instaurado em 1960, para proteger a companhia do ataque de investidores externos. Pela legislação, ainda em vigor, os direitos



A PORSCHE, QUE DETINHA 27,3% DA VW, ADQUIRIU OUTROS 3,7%

A estratégia foi pilotada por Piëch (foto), acionista da primeira e presidente do conselho da segunda

THOMAS SCHMALL, PRESIDENTE DA VW BRASIL

Promessa de recuperar o dinamismo e a jovialidade da marca no País

de voto de um acionista estão limitados a 20%, mesmo que ele tenha uma participação acionária maior. **Na prática isso significa que qualquer sócio terá, no máximo, o mesmo poder de voto nas decisões da companhia do que o Estado da Baixa Saxônia, dono de 20% da empresa.** Se essa lei cair, grupos de investidores podem comprar ações de minoritários e o controle da Volkswagen sairá das mãos alemãs. O presidente da Porsche, Wendelin Wiedeking, logo após a compra dos 3,7% das ações da Volks, reforçou o discurso de que o aumento de capital refletiu o "desejo de impedir que a Volks fosse desmembrada e posteriormente levada à Bolsa". E que "não havia intenção de fazer novos aportes".

Mas o estrategista Piëch pensa diferente. O herdeiro da Porsche tem grande interesse em assegurar o controle da montadora caso a Lei Volkswagen caia. Hábil e ambicioso empresário, Piëch gosta do poder e sente-se confortável na posição de um influente personagem na economia alemã. Além disso, Piëch, que já foi presidente executivo da Volks, é um dos mais importantes

distribuidores da marca na Europa com uma rede de concessionárias bastante forte na Alemanha e na Áustria. E como se não bastasse sua ligação comercial com a gigante alemã, o executivo ainda enxerga na Volkswagen a chance de ver sua pequenina, porém rentável, Porsche decolar. Prova de que a sinergia pode funcionar já existe. O esportivo Porsche Cayenne, segundo modelo mais vendido da marca na Europa e o primeiro no Brasil, é produzido na fábrica da Volkswagen na Bratislava sob a mesma plataforma do Touareg. Agora, o sonho de Piëch é transformar a Volkswagen em sinônimo de eficiência, como a Porsche, e assim brigar com a Toyota de igual para igual.

INVESTIMENTO

R\$
2,5
BILHÕES

é quanto a Volks
vai aplicar na
operação brasileira
até 2011

Boa parte da ajuda para cumprir a meta de transformar a gigante alemã em um exemplo de competitividade Piëch encontrará no Brasil. Após um 2006 bastante complicado com o anúncio da demissão de três mil funcionários e até a ameaça de encerrar as atividades da fábrica de São Bernardo do Campo, a subsidiária brasileira da companhia entra em uma nova era

com um novo comandante em seu leme. **O alemão Thomas Schmall, de 43 anos, chegou ao Brasil em janeiro e já imprime o novo ritmo da empresa. Não é exagero dizer que ele é o mais brasileiro dos alemães da Volks.** Com um português fluente, fruto de uma experiência de quatro anos na fábrica de São José dos Pinhais do grupo e do casamento com uma brasileira, Schmall promete resgatar a imagem de ousadia e jovialidade que a marca perdeu por aqui. Ousadia com resultado, ele deixa claro. Em reuniões, quem chega atrasado paga multa. "Quem promete, tem que cumprir", diz Schmall. "Já no ano que vem teremos dois lançamentos e neste ano não precisaremos de lupa para ver o nosso lucro." Os carros foram viabilizados com a antecipação de parte do investimento de R\$ 2,5 bilhões a serem concluídos até 2011. O compromisso com produtividade e lucratividade não é mera coincidência. **E**



NA DIVISÃO DE CAMINHÕES, BONS RESULTADOS

Rubril, do Rio de Janeiro – o maior volume já negociado pela Volks com um único cliente. Por fim, homologou um veículo nas Forças Armadas. A entrega de 14 unidades do caminhão VW Worker 4x4 (na foto) pôs fim à hegemonia de 50 anos da DaimlerChrysler. Os bons resultados são fruto de uma política comercial agressiva e de lançamentos desenhados sob medida para o Brasil. Tudo ancorado num investimento de R\$ 2 bilhões desde 1995. "Va-

mos aplicar R\$ 100 milhões neste ano", anuncia Roberto Cortes, presidente da divisão. O montante será empregado no Projeto Constellation – linha de caminhões parrudos com capacidade de carga acima de 45 toneladas. "São veículos próprios para estradas brasileiras. Estamos de olho nas empresas do agronegócio", explica Cortes.

Rosenildo Gomes Ferreira

A Volkswagen Caminhões e Ônibus acelerou fortemente nos últimos 15 meses. Passou a disputar roda a roda a liderança do segmento de caminhões com a rival Mercedes-Benz e acertou a venda de 365 ônibus para o Grupo