



**Um mito em
busca da
sobrevivência**

NEGÓCIOS indústria automobilística

O executivo brasileiro Carlos Ghosn, de 54 anos, ganhou fama mundial como uma espécie de iludas do setor automotivo. Ao longo dos últimos 30 anos, Ghosn acumulou uma série de feitos notáveis na indústria automobilística. O status de celebridade veio depois que ele fez o que parecia impossível — salvar a montadora japonesa Nissan da bancarrota em 1999. Naquela época, Ghosn havia feito uma aposta ousada: reverter os resultados da empresa em apenas um ano ou pedir demissão. Depois de fechar fábricas e demitir mais de 20 000 funcionários, transformou um prejuízo de 6,1 bilhões de dólares num lucro de 1,1 bilhões de dólares no ano seguinte. O feito acabou lhe

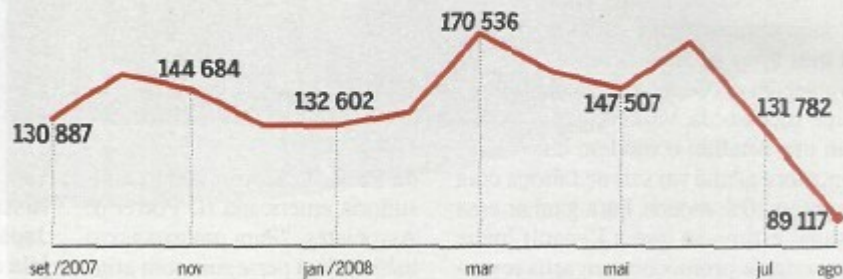
lidade de perder o emprego por não cumprir suas metas.

A maior ameaça aos planos de Ghosn na Renault vem justamente de seu mercado mais importante: a Europa, responsável por dois terços das vendas da montadora. Estima-se que, para que a Renault atingisse as metas de rentabilidade, seria preciso um crescimento de pelo menos 10% em suas vendas no continente. Mas, como reflexo da crise financeira que tem tragado grandes bancos e reduzido o crédito no mundo todo, alguns dos principais mercados da Renault na Europa já começam a apresentar fortes sinais de retração (*veja quadro*). Segundo dados da Associação Européia dos Fabricantes de Veículos, as vendas de carros em países como Itália,

Ghosn no Salão de Paris, em outubro: "Ninguém esperava uma crise de tais proporções"

Está difícil crescer

Carlos Ghosn quer que as vendas da Renault na Europa⁽¹⁾ cresçam 5% em 2008 — mas o segundo semestre começou mal



(1) Automóveis e comerciais leves. Fonte: European Automobile Manufacturer's Association

Ao assumir a presidência da Renault, em 2005, Carlos Ghosn prometeu duplicar a rentabilidade da empresa até 2009 — mas a crise mundial está atrapalhando seus planos

CAROUNAMEYER

rendendo o apelido de "matador de cusíós" e um convite para presidir a aliança Renault-Nissan em 2005. À frente da combatida montadora francesa, Ghosn comprometeu-se a aumentar a rentabilidade do grupo de 2,6% para 6% até 2009 ou "sofrer as consequências" — o que, traduzido do jargão corporativo para o português, significa entregar o cargo. A pouco mais de um ano do término do prazo estabelecido, porém, a fama de midas de Ghosn passa por seu maior teste até hoje. A meta que ele traçou há pouco mais de dois anos está ficando cada vez mais distante: a margem operacional da Renault permanece em 4,1%, e não há perspectivas de melhora daqui para a frente. Pela primeira vez em sua carreira, Carlos Ghosn encontra-se diante da real possibi-

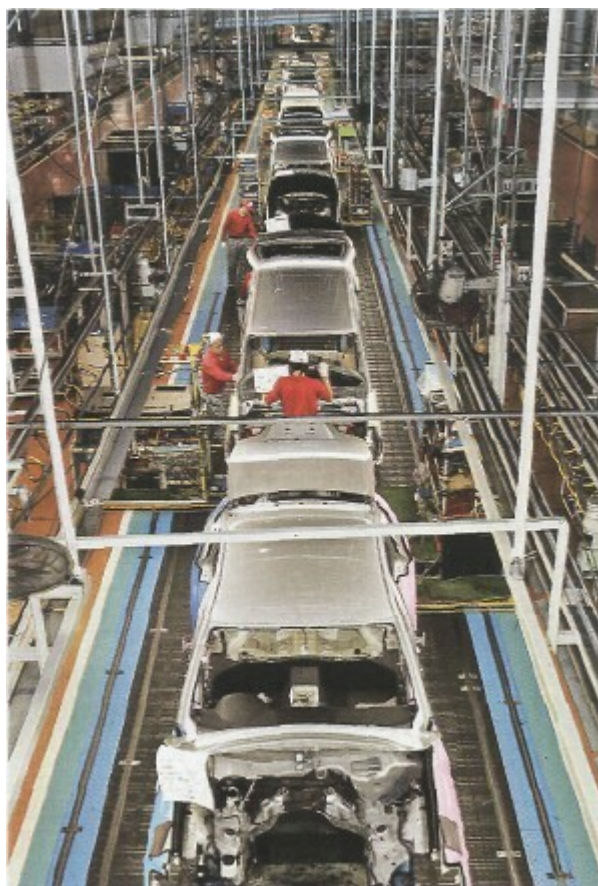
Reino Unido e Espanha vêm despencando em reiação ao ano passado. E poucas montadoras sofreram esse impacto de forma tão brutal quanto a Renault de Ghosn. As vendas mensais da empresa na Europa caíram 33% de janeiro para cá, para apenas 89 137 veículos vendidos em agosto — o menor patamar dos últimos cinco anos. Para piorar, as vendas de automóveis em mercados emergentes, como Romênia, Hungria e Rússia, as maiores apostas de crescimento da Renault, também têm dado mostras de desaceleração. Diante de um cenário tão desolador, nem o aumento de 6,6% nas vendas de automóveis na França conseguiu aplacar a fúria de analistas de mercado e investidores. "Ninguém na indústria estava preparado para uma crise de tais proporções", afirmou Ghosn durante

NEGÓCIOS indústria automobilística

o Salão do Automóvel de Paris, no início de outubro.

A crise, claro, afeta as vendas de todas as montadoras. A União Europeia, que vinha crescendo estáveis 2% ao ano, deve entrar em recessão em 2008, e ninguém é capaz de dizer quando sairá dela. A agravante, para Carlos Ghosn, é que a deterioração do mercado europeu ocorre em meio a um dos momentos mais cruciais da reestruturação engendrada por ele quando assumiu a Renault. Trata-se do lançamento do novo Mégane, que responde por cerca de um terço dos resultados da montadora. De acordo com os cálculos iniciais do executivo, o modelo deveria injetar fôlego as vendas da Renault na Europa, melhorando as margens de lucro da companhia. Mas a crise do mercado europeu vai atrapalhar os planos. O novo Mégane deve chegar ao mercado europeu em novembro, apenas um mês após o lançamento da nova versão do Golf, o carro de maior sucesso da Volkswagen. Com um detalhe: o modelo da montadora alemã vai sair de fábrica com um preço 10% menor. Para ganhar essa disputa, estima-se que a Renault inicie uma série de promoções em seus revendedores, comprometendo até 30% da margem do novo carro, ou cerca de 200 euros por veículo. "Ghosn não poderia ter escolhido um momento pior para lançar o novo Mégane", afirma Peter Schmidt, diretor do Automotive Industry Data, consultoria sediada em Londres. Além disso, outros lançamentos recentes, como os novos Twingo e Laguna, foram ultrapassados por seus concorrentes diretos —, o 500, da Fiat, e o Citroen C5,

A crise no mercado europeu ocorre em um dos momentos cruciais da reestruturação da Renault



da PSA, de acordo com a consultoria americana JD Power & Associates. "Para um executivo habituado a perseguir com afinco ambiciosas metas de lucratividade, Carlos Ghosn encontra-se no pior dos mundos", afirma Emmanuel Bulle, especialista no setor automotivo da agência de classificação de risco Fitch Ratings. "As vendas estão caindo, os concorrentes acordaram e é praticamente impossível repassar os aumentos de custos num cenário de retração econômica,"

As recentes dificuldades enfrentadas por Ghosn à frente da Renault acabaram acendendo a luz amarela entre analistas e especialistas de mercado, cada vez menos confiantes no cumprimento das metas estabelecidas em 2006. Em um e-mail enviado a investidores no mês passado, o banco de investimento Goldman Sachs recomendou a venda das ações da montadora, ao mesmo tempo que manteve a recomendação de compra para a rival PSA, holding que controla as montadoras

Fábrica da Nissan no Japão: a jóia da coroa virou um peso para a Renault

mais de 4 000 funcionários devem ser demitidos na Europa. Além disso, segundo executivos próximos à empresa, não está descartado o fechamento de uma das fábricas no país (a empresa nega que esteja considerando tal opção). "Grande parte da valorização das ações da Renault nos últimos anos deveu-se à excelente reputação de Ghosn como cumpridor de metas e cortador de custos", afirma Michael Tyndall, analista especializado no setor automotivo do banco de investimento japonês Nomura Securities. "Resta saber até quando vale esse voto de confiança." Em pouco mais de um ano, Carlos Ghosn pode perder seu status de celebridade da indústria automotiva — ou salvá-la com mais um milagre. ■

Peugeot e Citroen. O movimento foi acompanhado pelo banco de investimento Credit Suisse, que também rebaixou o status dos papéis da companhia, prevendo desvalorização de 8% no valor das ações até o final do ano. No relatório divulgado pelo Credit Suisse, a estimativa é que a Renault encerre 2008 com margem operacional de 3,8%, ante os 4,1% registrados no primeiro semestre. Diante de tais projeções, já se começa a especular sobre a permanência de Ghosn no cargo.

Com tantas más notícias, até a participação de 44,4% que a Renault mantém na Nissan começou a pesar contra. Isso porque, no último trimestre, a Nissan apresentou queda nos lucros da ordem de 40%, para 520 milhões de dólares. As vendas da montadora japonesa vêm caindo em seus dois principais mercados. Estados Unidos e Japão. No mercado americano, a retração em setembro foi de 36% em comparação com o mesmo período do ano passado. No Japão, a queda foi de 53% nos últimos seis meses, a maior entre as montadoras japonesas. Para tentar garantir o aumento das margens, Carlos Ghosn decidiu aplicar uma de suas especialidades — aprofundar os cortes nos custos no grupo. Até, o final do ano.