

## **Crise vira negócios da indústria automobilística de ponta-cabeça**

*Dana Cimilluca, Marcus Walker e Stacy Meichtry*

Num sinal de como a crise financeira está pondo algumas aquisições arriscadas de ponta-cabeça, a fabricante alemã de autopeças Schaeffler Group iniciou discussões sobre uma venda para a Continental AG - apenas dez meses depois de a Schaeffler lançar uma oferta hostil de US\$ 18 bilhões pela fabricante de pneus.

A inversão de fortunas da Schaeffler - o mais recente desdobramento numa saga de aquisição que, ao menos no papel, praticamente zerou o patrimônio de US\$ 9 bilhões da família alemã que a fundou - chega só duas semanas depois que outra cartada audaciosa na indústria automobilística da Alemanha saiu pela culatra. A Porsche AG, que durante três anos tentou adquirir a Volkswagen AG, começou a discutir o que na prática seria sua venda para o maior grupo automobilístico da Europa.

O episódio também acontece quando a Fiat SpA encontra forte concorrência em sua oferta para adquirir as operações europeias e latino-americanas da General Motors Corp. Ela quer incluí-las num grupo mundial do qual também faria parte a Chrysler LLC nos Estados Unidos. A Chrysler - que ontem anunciou a escolha para a presidência de seu conselho de C. Robert Kidder, um conselheiro do Morgan Stanley - está em recuperação judicial e deve, quando sair da concordata, ter 20% de seu capital sob controle a Fiat.

A Continental e a Schaeffler informaram ontem que estão discutindo várias opções de cooperação. Uma pessoa envolvida nas negociações descreveu uma aquisição da Schaeffler como o cenário mais provável, com as empresas dispostas a contabilizar cortes de custos para ajudar a aliviar pressões financeiras oriundas da recessão. A pessoa disse que qualquer acordo ainda levará meses para acontecer.

A Schaeffler - que por muito tempo foi conhecida por fazer rolamentos (ela é dona da marca Fag) - fez uma oferta surpreendente em julho passado por sua concorrente maior. A Continental resistiu a princípio, mas fechou um acordo em agosto depois que a Schaeffler aumentou sua oferta para 75 euros por ação e se comprometeu a manter sua participação abaixo de 50%.

Como parte do acordo, a Schaeffler ficaria com metade dos assentos e a presidência do conselho supervisor da Continental.

As coisas logo começaram a desandar para a Schaeffler. As ações da Continental despencaram com a queda na demanda por carros, e isso deixou os acionistas mais interessados na oferta da Schaeffler. Por causa disso, a Schaeffler acabou com uma fatia de 90% da Continental, muito da qual agora em poder de terceiros, e para comprar as ações assumiu uma dívida que inchou para 12 bilhões de euros (US\$ 16,5 bilhões). Enquanto isso, um fluxo de caixa anêmico limitou sua capacidade de administrar a dívida.

O resultado tem sido uma derrota para a Schaeffler e sua principal dona, Maria-Elisabeth Schaeffler. Ela se casou com um dos fundadores da empresa, Georg Schaeffler, quando tinha vinte e poucos anos. Quando ele morreu, em 1996, ela assumiu a companhia e a reformou com mais agressividade em fusões e aquisições.

O negócio com a Continental, o clímax dessa fase, pode agora ser o desastre financeiro da família. A riqueza dos Schaeffler era estimada em quase US\$ 9 bilhões em 2007. Banqueiros agora estimam que a fonte desse patrimônio - ações da Schaeffler - tem valor negativo. Para piorar, Schaeffler foi fotografada recentemente num casaco de marta num resort de esqui, o que despertou ira popular já que a companhia estava atrás de ajuda do governo.

Agora, inverter o negócio pode ser uma maneira para ela salvar algum valor. Uma pessoa familiarizada com o assunto disse que a família poderia terminar com uma fatia insignificante e alguma atividade gerencial na empresa resultante da fusão.

Se a fusão for adiante, os desafios para as empresas não terminariam. A Schaeffler e a Continental têm, juntas, dívida de 23 bilhões de euros.

No caso da Porsche, a empresa gastou cerca de 23 bilhões de euros nos últimos três anos para amearhar quase 51% da Volkswagen, uma companhia com faturamento anual 16 vezes maior.

O objetivo da Porsche era aumentar sua fatia para 75%, o que lhe permitiria pôr as mãos no gordo caixa da Volks para ajudar a pagar o custo da aquisição. Contudo, os mesmos fatores que torpedearam a oferta da Schaeffler - queda nas vendas de carros e a crise mundial de crédito - tornaram o plano da Porsche caro demais para ela.

Agora, a Porsche espera acertar com a Volks termos que lhe permitiriam preservar um ar de independência. Não será fácil. A Volks andou se mexendo na última semana, cancelando negociações agendadas e dando sinais de que vai dar as cartas. O presidente do conselho da Volks, Ferdinand Piëch, já disse que uma empresa resultante da união Volks-Porsche teria sede em Wolfsburg, cidade da Volks, e que ele prefere os diretores da Volks aos da Porsche.

Terça-feira, a Porsche anunciou que seus acionistas controladores estão abertos a um novo investidor, sublinhando a necessidade de uma injeção de capital. Fundos controlados por governos do Oriente Médio são candidatos em potencial, segundo pessoas a par da questão.

A Porsche, que tem sede em Stuttgart, também enfrentou mais oposição na Volks do que pôde administrar, inclusive de trabalhadores, políticos regionais e Piëch - que também é acionista e conselheiro da Porsche, onde há muito briga com seus primos na família Porsche.

Enquanto isso, a falta de artilharia financeira na Fiat pode estar começando a quebrar os esforços do diretor-presidente Sergio Marchionne para criar uma das maiores montadoras do mundo. Ontem, a empresa italiana submeteu uma oferta à GM e ao governo alemão, propondo uma fusão da divisão automotiva da Fiat com as operações europeias da GM, que incluem a Opel, sediada na Alemanha, e a Vauxhall, do Reino Unido.

A Fiat não fez uma oferta pelas operações latino-americanas da GM, disse uma pessoa familiarizada com a situação. Mas ela continua negociando essas operações, assim como a marca sueca Saab, com a GM.

Pelos termos da oferta, a GM poderia pegar uma fatia minoritária na nova companhia, que também assumiria parte das pesadas obrigações da Opel com fundo de pensão, segundo uma pessoa a par do assunto. A oferta, porém, não inclui dinheiro, disse essa pessoa.

Marchionne também está diante de rivais com bala para gastar. A fabricante austríaco-canadense de autopeças Magna International e a montadora russa Gaz Russia devem apresentar uma oferta conjunta que inclui injeção de dinheiro na Opel, segundo uma pessoa a par da questão. A firma belga de participações RHJ International também deve fazer uma oferta.

Ao contrário da Fiat, que tem 6,6 bilhões de euros em dívida, a Magna está em situação financeira relativamente sólida, com 1,7 bilhão de euros em caixa no fim de março. A oferta conjunta tem apoio financeiro do banco russo Sberbank, disse a pessoa.

Marchionne também tem estado às voltas com interesses nacionais conflitantes da Itália e da Alemanha. Sindicatos e membros do governo em ambos os países já alertaram contra qualquer corte de empregos como parte da fusão.

