

Automóveis

## Empresas do setor automotivo enfim deixam crise para trás

**Terceiro trimestre é marcado por resultados acima do esperado nas americanas Ford e GM. Mas o grande motor da indústria agora é o bloco dos emergentes**

Derick Almeida



A GM projeta lucro líquido para o terceiro trimestre de até 2,1 bilhões de dólares (Bill Pugliano/Getty Images)

O grupo dos Bric impressiona o mundo com sua capacidade de consumo, produção e potencial de crescimento interno. De acordo com a PriceWaterhouseCooper, os emergentes devem somar 30% da produção global já neste ano

O crescimento tímido da economia americana – a taxa anual de 2% – e sua lenta recuperação da crise não são mais suficientes para impedir o reaquecimento do setor automotivo. Após amargar mais de dois anos de resultados sofríveis, a indústria automotiva celebra o aumento expressivo de suas receitas no terceiro trimestre e as boas perspectivas de vendas em países emergentes, como Brasil e China - que, por meio de incentivos fiscais e do alargamento do setor de crédito, mantiveram acesa a vontade do consumidor.

Nos EUA, a Ford, segunda maior empresa do setor, registrou lucro líquido de 1,7 bilhão de dólares – o que significa um aumento de 71% na comparação de resultados do terceiro com o segundo trimestre. Em faturamento, a empresa acumulou 30,7 bilhões de dólares. Na avaliação de José Roberto Ferro, doutor em administração e presidente do *Lean Institute* Brasil, tais resultados refletem uma nova política administrativa na companhia. “A troca de profissionais em cargos de liderança garantiram uma gestão mais eficiente, que, hoje, dinamiza a produção e barateia os seus custos”, afirma.

A General Motors (GM) – que inclui as marcas Chevrolet, Buick, GMC e Cadillac –, apesar de ainda ter 61% das suas ações ordinárias concentradas nas mãos do Tesouro Americano, seguiu a mesma tendência. Nesta quarta-feira, a fabricante anunciou elevação de 13% no total de suas vendas em solo americano na comparação de outubro deste ano com o mesmo período de 2009. Já a projeção de lucro líquido para o terceiro trimestre é de até 2,1 bilhões de dólares. Em comunicado, o vice-presidente da companhia, Don Johnson, destacou que as vendas registraram o dobro do crescimento que a indústria contabilizou em outubro, puxadas pela forte demanda por modelos *crossover* e caminhonetes.

Ainda em outubro, a empresa divulgou as condições para sua primeira oferta pública de ações (IPO, na sigla em inglês) pós-concordata, com a intenção de reduzir a presença do governo americano em 20 pontos percentuais nas ações ordinárias, que serão negociadas a até 29 dólares cada. Enquanto isso, as concorrentes europeias da GM também têm números positivos. A receita bruta da italiana Fiat, por exemplo, foi de 13,5 bilhões de euros no 3º trimestre, um aumento de 11,9% em relação ao mesmo período de 2009.

“A Fiat acompanhou o expressivo aumento nas vendas de automóveis na Europa. Mas é provável que este desempenho não se prolongue por muito tempo, visto que os incentivos governamentais terminaram e as vendas, como um todo, começaram a declinar”, ressaltou Ana Nicholls, analista do setor de indústrias da Economist Intelligence Unit (EIU). Já as francesas Peugeot e Citroën, que fazem parte do mesmo grupo, contabilizaram aumento de 2,3% no volume de negócios se comparado ao terceiro trimestre de 2009. Novo mundo - Mesmo em recuperação, o mercado automotivo nos países desenvolvidos ainda parece andar em ritmo lento se comparado ao dos países emergentes. O grupo dos Bric, formado por Brasil, Rússia, Índia e China, impressiona o mundo com sua capacidade de consumo, produção e potencial de crescimento interno. “A previsão é de que, já neste ano, os emergentes representem 30% da produção global de veículos, contra 18,7% em 2007”, destaca Marcelo Cioffi, sócio da consultoria PriceWaterhouseCooper.

Parte da importância desse novo mundo dos emergentes para a indústria automotiva pós-crise se deve aos pacotes de incentivos governamentais; ao aumento considerável de renda da população, no caso do Brasil; ao aumento das linhas de crédito e à condição demográfica propícia para a expansão do consumo de bens duráveis. “A relação habitante por veículo no bloco Bric é de 7,8, sendo que nos Estados Unidos este índice chega a 1,2”, completa Cioffi. Neste caso, quanto menor o indicador, maior o número de veículos em um determinado país. No Brasil, ainda segundo pesquisa da PwC, esta mesma relação sobe para 6,9. Sob nova direção - A crise financeira mundial de 2008, marcada pela falência do banco de investimentos Lehman Brothers, forçou empresas de diversos setores nos EUA e no mundo a higienizar sua administração e reinventar os seus até então consagrados modelos de gestão. “O setor automotivo nos EUA, entretanto, já apresentava dificuldades antes da crise - que, por sua vez, serviu de base para a reestruturação das operações das empresas”, afirmou Dario Gaspar, vice-presidente da consultoria AT Kearney.

Neste sentido, a crise serviu de pretexto para que empresas cortassem gastos e melhorassem sua atuação sem que fossem recriminadas por isso, principalmente no que diz respeito à demissão de funcionários. A Ford serve como um bom exemplo para ilustrar a mudança da mentalidade corporativa das empresas do setor. “A virada da Ford foi algo impressionante e inesperado em 2010. A companhia, entre 2006 e 2008, perdeu 30 bilhões de dólares e quase faliu. Sua recuperação evidencia a força de seus produtos e a regularização de seus gastos”, lembra Ana Nicholls, da EIU.

Expectativas em queda - Os analistas do setor já esperavam uma certa evolução no desempenho do setor automotivo em 2010. “O mercado já projetava bons ganhos para a indústria automotiva pelo simples fato de as vendas terem mostrado força ao final de 2009 com os incentivos pós-crise”, enfatiza Nicholls. Em linha com esta tendência, a estimativa da PwC para a produção de veículos em 2010 é de 69,9 milhões de unidades, contra 57,6 milhões em 2009. O setor recuperou boa parte do prejuízo causado pela crise e caminha para o crescimento efetivo.

“Ford, GM e Chrysler já mostram resultados superiores aos do período pré-crise, ao contrário, por exemplo, da Toyota, que teve de recuperar tudo o que perdeu em 2009”, explicou Nicholls. Após o boom nas vendas de automóveis e a saída da maior parte dos incentivos governamentais, é natural que as vendas comecem a declinar. De acordo com dados divulgados pela Fenabrave na última segunda-feira, o atual nível das vendas de veículos já aponta para este caminho. O índice registrou queda de 3,08% em outubro (463.645 unidades) em relação a setembro (478.311 unidades).