

Ford-Fiat, l'acord del segle

Diversos indicis assenyalen que prompte, ben prompte, dos imperis automobilístics, el nord-americà Ford i l'italià Fiat, acordaran de crear un holding conjunt d'abast europeu, que els donarà la capçalera del mercat continental de l'automòbil.

Dos grans de la indústria automobilística mundial poden protagonitzar l'acord econòmic del segle. L'americana Ford i la italiana Fiat mantenen converses en aquest sentit. Els contactes començaren la tardor passada i anaren avançant durant l'hivern i la primavera, a Londres, on hi ha la seu del quarter general europeu de la Ford.

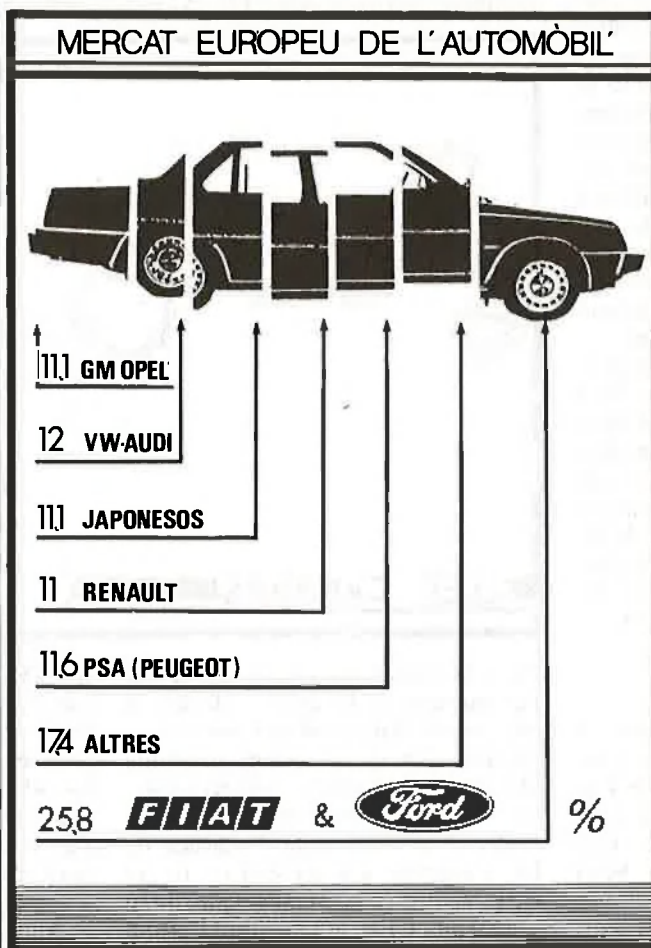
Segons fonts bancàries italianes, la firma de l'acord podria produir-se de seguida, mentre que d'altres fonts sostenen que s'hi arribaria més tard, però en qualsevol cas abans que acabe l'any.

Així les coses, s'assegura que hi haurà acord, però els interessats mantenen un silenci absolut sobre els termes del pacte.

Malgrat això, el setmanari *L'Espresso* ha avançat allò que podria ser la formulació definitiva del projecte. D'acord amb aquesta informació, la Fiat de Torí (que avui és un *holding*) aportaria el cent per cent del que posseïx de la Fiat auto a una societat de nova constitució. La Ford faria el mateix amb Ford Europa. La nova societat controlaria el cent per cent d'un únic complex productiu, capaç de vendre tres milions d'automòbils cada any.

Fonts bancàries d'Itàlia indiquen que la propietat

J. FRANQUET



Divisió del mercat europeu de l'automòbil. Fiat-Ford, per damunt dels altres

del nou *holding* estaria repartida en un 51 per 100 per a la Fiat i un 49 per 100 per a Ford.

¿A qui interessa?

El primer a moure's en aquesta direcció fou Gianni Agnelli, de Fiat, el qual va explorar els homes de la Ford i, havent comprovat que podrien tenir interès

per la combinació, desplaçà per organitzar-la Vittorio Ghidella, un home que ha impulsat enormement els avanços de la firma automobilística italiana els darrers anys.

Si l'acord Fiat-Ford arribava a tenir èxit, trencaria una llarga cadena de fracassos en operacions semblants. Per exemple, les que tingueren com a protagonistes Fiat i Ci-

troen o, més tard, PSA, una concentració entre Peugeot, Citroen i Simca, que no va tenir millor fi.

Gianni Agnelli, president de Fiat, coneixent aquests antecedents, no tenia més remei que entrar per aquesta via, que li és necessària per raons econòmiques (perquè eixampla la capacitat d'acció de l'empresa, la qual només és discreta, d'acord amb les dimensions europees dels negocis) i que li estalvia els problemes inherents als acords entre empreses europees, sovint obstaculitzats per la pressió política dels governs respectius, que tendeixen a considerar la indústria automobilística amb criteris nacionalistes.

A més, tenint en compte que Fiat es reservaria la meitat més un del pastís, ja es veu amb quina cautela actuaria el «soci italià».

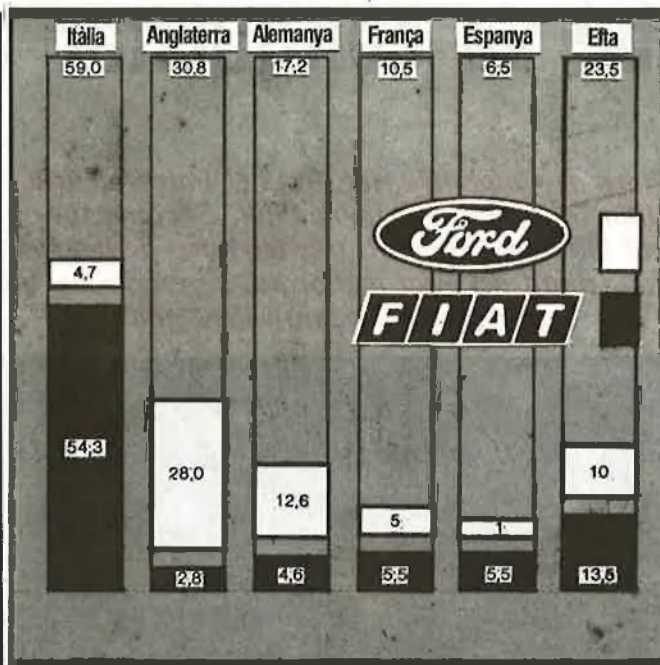
La tercera guerra europea

De cara al futur, la indústria automobilística present a Europa s'enfronta amb una autèntica guerra de mercats, en què nord-americans i japonesos tenen alguna cosa a dir. Potser per això, Agnelli haurà pensat que, si no podia vèncer l'adversari, més li calia aliar-s'hi. L'operació, si arribàs a tenir la fi que se li augura, donaria als dos socis el control efectiu del 25 per 100 del mercat. I això és dir molt, tenint en compte que assegura una bona part de l'avenir, ja que no s'espera que, durant les pròximes dècades, els mercats automobilístics canvien substancialment respecte al que són ara mateix. Les àrees «verges» com Sud-amèrica i Xina ho continuaran sent en bona mesura, perquè el consum no sembla que hi pugui augmentar de mane-

ra apreciable. Ahora, els mercats interns japonés i nord-americà semblen impensables per als fabricants europeus de cotxes. La guerra serà, una vegada més, una contesa europea.

I Fiat s'ha avançat a prendre bones posicions amb una política d'aliança aparentment —si més no, vista des d'ara— ben dissenyada.

Per a Fiat, el dia que l'acord siga efectiu, haurà acabat una etapa important de la seua història (començada per un Agnelli en 1899). Per a Ford, representarà una gran passa endavant, pel que fa a la seua presència europea —que té uns efectes tan evidents al País Valencià, a partir de la instal·lació de la factoria d'Almussafes, a pocs quilòmetres de València, fa una dècada.



L'acord Fiat-Ford suposarà una gran presència a Itàlia, per la les dues companyies, i important en altres estats i als països de l'Efta: Àustria, Islàndia, Noruega, Suècia, Suïssa i Finlàndia

Des d'aquesta perspectiva, les especulacions sobre el possible acord entre Ford i Fiat no deixen de tenir repercussions al País Valencià.

En efecte, l'acord podria representar una autèntica reconversió per a la factoria d'Almussafes, en la línia ja indicada per EL TEMPS (número 20), de reduir-ne el nombre de treballadors, augmentar-hi la participació dels avanços tecnològics (fa deu anys que començà a funcionar el primer robot, i a hores d'ara deuen haver-n'hi uns noranta) i de traslladar-ne el «cervell» administratiu a un altre lloc de la cadena formada per Ford Europa.

L'acord Ford-Fiat (o Fiat-Ford, com vostés vulguen) és un pas decisiu per al futur de la indústria automobilística.

edifici ALBORAIA



PLA PARCIAL APROVAT PER D.M. 21-1-76

Vivendes de tres i quatre dormitoris **3.223.810.- (preu total)**

• Baixos Comercials

• Places de garatge

• mínima entrada

• finançament 10-20 anys

PORT SAPLAYA

S.A. Platja d'Alboraya (SAPLAYA). Informació i vendes: FICSA, Pau, 11. Tels. 3323402/3/4, de 9'30 a 2 i de 4'30 a 8. Dissabtes, només matins. I a SAPLAYA. Autopista València-Barcelona, Km 4'5 Tel. 3713611. De 10 a 2 i de 4 a 8 de la vesprada (dissabtes, diumenges i festius inclosos).

