

Amb la unió de Volvo i Renault naix la primera empresa automobilística d'Europa

Dos en la carretera

Vint-i-quatre anys després d'iniciar els seus contactes, la firma sueca Volvo i la francesa Renault han decidit unir esforços i crear la que serà la primera empresa automobilística d'Europa i la quarta del món amb una plantilla de 250.000 treballadors.

El president francès, François Mitterand, ha trencat enguany el principi sagrat del *ni-ni*, pel qual es va comprometre davant els seus electors a "ni privatitzar ni nacionalitzar" cap empresa, quan va inciar el seu segon septenat. Després de meditar tot un any, el president francès va donar el seu vist i plau al matrimoni automobilístic més important de la història econòmica del vell continent: la unió de Renault amb la sueca Volvo.

Els experts ja han començat a fer endevinalles per a buscar un nom que materialitzi la unió i es pensa en *Renvo* i *Volnaut*, però en qualsevol cas, el que està fora de dubte és que l'empresa resultant serà la *number one* d'Europa, amb la plantilla de 250.000 treballadors, una producció anual de 2,2 milions de vehicles i un volum de facturació superior als 250.000 milions de francs. Evidentment, xifres que avalen la unió (mai s'ha volgut parlar a França de fusió) com el primer fabricant de cotxes d'Europa, fins i tot per davant de Volkswagen-Audi, encara que sense tenir en compte la SEAT.

ATRACCIÓ FATAL

El 1966, un contracte permet a Volvo posar els seus motors de petita cilindrada en la casa Renault. Fruit d'aquest primer acord, la sueca va vendre a la francesa 1.300.000 motors. Cinc anys més tard, Renault, Volvo i Peugeot van acordar investigar en comú un motor de sis cilindres en "V" per a cotxes d'alta gamma: el motor que, actualitzat i modernitzat, utilitzen ara els Citroën XM i els Peugeot 605.

El 1979 es va arribar a un altre pacte industrial, després de sortejar la xarxa legislativa contra les fusions, per la qual una filial de Volvo, la Volvo Cars Corporation, es va associar amb una altra filial de la *Régie*, Renault Acceptance BV. Fruit del pacte s'esdevindrien importants inversions en comú que permetrien la



producció amb economies d'escala de materials i tecnologies per a la construcció de vehicles. Les vendes de les dues companyies augmenten considerablement, però Volvo s'enriqueix a una velocitat superior a la de Renault perquè aconsegueix entrar amb força en el mercat dels Estats Units.

A partir de l'any 1982, la preocupació dels presidents de les dues companyies comença a variar. El suec Pehr Cyllenhammar manté l'obsessió de l'entrada en vigor del Mercat Únic europeu, que pot deixar fora de joc l'empresa nòrdica, ja

que Suècia no pertany a la Comunitat Econòmica Europea. Però a més, el mercat nord-americà de la firma sueca comença a ser menys atractiu quan el dòlar va iniciar la seua baixada de les altures. Tot es complica més quan apareixen els primers japonesos i Volvo pensa en el seu pes real: 400.000 cotxes a l'any i 60.000 camions. Un imperi en el regne de Suècia, però un nan a escala planetària. Una entrevista entre Cyllenhammar i el president de la Renault, Raymond Lévy els fa pensar en la grandesa i en allò que els anglesos anomenen *the big is beautiful*.

Són cases complementàries i durant les meditacions de rigor salta una filtració el setmanari suec *Veckans Affärer* que acceleraria tot el procés. L'opinió pública ja comença a pensar en la unió del dos fabricants des de l'octubre del 1989. Un nou gegant estava preparat per a nàixer i després que Volvo entenguera la necessitat d'unir el prestigi de les seues berlines amb la reputació modesta del Renault, el matí del 23 de febrer els presidents de les dues companyies van fer pública la unió.

INTERCANVI D'ACCIONS

L'operació sembla simple però va costar de dissenyar. Les dues cases van pactar un intercanvi d'accions que comprèn el canvi del 45 per 100 del capital i dels drets de vot de les dues companyies de vehicles industrials. Pel que fa a cotxes, Renault posseirà el 25 per 100 de Volvo. Per la seua part, A.B. Volvo controlarà el 20 per 100 de Renault Automòbil, casa matriu del grup francès, però a més la firma sueca té drets per a ampliar la seua participació en un 5 per 100 més i Renault comprarà un 10 per 100 més d'A.B. Volvo, casa mare del grup suec, cosa que convertirà l'empresa francesa en l'accionista més important. Ara només queda el vist i plau del dos governs i de les autoritats econòmiques de la Comunitat Europea. No hi haurà cap problema per a celebrar amb *champagne* la unió de les dues empreses i n'és una prova la reflexió del primer ministre francès, Michel Rocard, que va publicar al setmanari *Newsweek*: "En comparació amb els japonesos, que tenen unes reserves financeres 40 vegades superiors a les de Renault, la companyia n'ha eixit reforçada".

Amb aquesta operació, Renault es convertirà en una societat limitada en la qual l'estat francès passarà de tenir una participació del 100 al 80 per cent. La unió representa per a Volvo una despesa de 12.000 milions de corones sueques (a canvi de 17,7 pessetes). Comprar el 10 per cent addicional de l'empresa sueca li costarà a la francesa 4.000 milions de corones. D'aquesta manera les dues firmes podran coordinar els seus plans de desenvolupament, d'investigació i de polítiques de compra per a evitar superposicions inútils en la maquinària industrial. L'activitat en el sector d'automòbils i vehicles industrials de Volvo representa 32.000 milions de corones, 16.000 pertanyen a cotxes i els altres 16.000 a vehicles industrials. Per la seua part, Renault equival a 45.000 milions de francs (19 pesse-





Amb la unió s'ha privatitzat un 20% de les accions de Renault.

tes el franc), 34.000 milions corresponen a cotxes i 11.000 milions a vehicles industrials. A partir d'ara, Volvo i Renault seran els majors productors del món de camions i autobusos, i la seua xifra de negocis superarà els 250.000 milions de francs, xifra que els col·loca en la quarta posició del monstre mundial del motor. Per davant encara hi ha General Motors, Ford i Toyota, multinacionals que també han fet els seus pactes amb altres companyies.

Les economies d'escala permeten reduir costos per la producció en massa de productes per a un mercat, l'europeu, cada vegada més gran, especialment quan entre en funcionament el Mercat Únic. Aquesta clàusula no escapa als directius de les més grans empreses d'Europa, entre les quals Volvo i Renault. El president de Renault, Raymond Lévy, ho va dir ben clar el 23 de febrer a Amsterdam després de posar-se davant les càmeres dels periodistes amb Pehr Cyllehammar per anunciar l'aliança de les dues firmes automobilístiques. "Ara som un autèntic pesant i això ens permetrà millorar els rendiments dels nostres actius, tant de Renault com de Volvo", va dir Lévy. Però aquest acord gal-suec no implica la paralització dels contactes que ja mantenien abans les dues cases amb altres companyies com, per exemple, Toyota, Mitsubishi i Chrysler. Aquestes discussions para-

l·les seran enteses a partir d'ara com de cooperació limitada, ja que Renault i Volvo han decidit no només treballar conjuntament, sinó crear una força comuna especial en la qual la seua solidesa com a empreses líders del sector de l'automòbil els permetrà marcar les pautes de qualsevol acord de cooperació.

A França, Renault és l'exportador més important de la indústria de l'automòbil amb 1.085.000 vehicles venuts a l'exterior durant el 1988. Espanya i Gran Bretanya han estat tradicionalment els dos principals països receptors de la marca francesa. Per la seua part, Volvo, a més de les dades de producció ja comentades abans, reuneix una condició especial: entre les seues operacions inclou la fabricació de vehicles per a la Marina i la indústria aèria, a més de components aerespaciais i sistemes hidràulics. Volvo, a part, també manté importants interessos en la indústria agro-alimentària i en el sector financer.

La repercussió que tindrà a les plantes espanyoles l'acord Volvo-Renault està per veure. Segons les diferents opinions dels portaveus de les dues empreses, la firma francesa ha assegurat que les seues activitats a Espanya continuaran amb les mateixes directrius que fins ara. Pel que fa a Volvo, la marca sueca té previst mantenir la seua xarxa comercial i no és de pre-

veure que fabrique a Espanya ni cotxes ni vehicles industrials.

La firma de l'acord entre Renault i Volvo ha estat celebrada d'una manera especial en els sectors econòmics liberals de França, especialment, perquè en la seua vessant política representa el principi del final del compromís assumit pel president François Mitterrand davant del seu electorat, pel qual va assegurar que en el seu segon septenat no hi hauria "ni privatitzacions ni nacionalitzacions". És a dir, tot es quedaria com estava. La Renault és una firma de capital totalment públic i amb l'acord signat amb Volvo passa a mans foranes el 20 per cent de les accions, la qual cosa no és ni més ni menys que una privatització encoberta. El diari d'esquerra francès *Libération* va preveure un marejol dins el congrés del Partit Socialista Francès a causa del canvi d'actitud respecte al principi del *ni -ni*, però no ha estat així. Els núvols han passat sense descarregar tempestes i la *Renno-Volnaut* seguirà endavant en el camí de la competència que els enfrontarà amb els gegants dels Estats Units i del Japó. Uns gegants que ja ho tenen tot previst per a guanyar cotes del gran mercat europeu de l'automòbil. Tota una altra qüestió serà el que facen cases com la Peugeot i la Fiat, que ja tenen projectes conjunts i moltes coses en comú.

P. Descals