

Tata finalmente paga US\$ 2.300 millones por Jaguar y Land Rover

Naturalmente, cierta parte de la prensa británica cree que Ford se sacó dos clavos de encima. Algunos medios indios temen que las ambiciones de Ratan Tata lo lleven a malos negocios o a dilemas tecnológicos ligados a la contaminación.

Por supuesto, Tata Motors capta dos de las marcas más conocidas del mundo automotor. Una de lujo (Jaguar), la otra (Land Rover) de semilujo. Sin dudas la operación ha sido aplaudida en el subcontinente como "revancha" sobre la antigua metrópoli imperial. Pero eso no pasa de un gesto romántico: la familia controlante ni siquiera es hindú –como los siderúrgicos Mittal-, sino parsí de Bombay.

Al respecto, Tata Group compite con Mittal por el título de máximo conglomerado en India. Pero hay una diferencia: en acero, Mittal es líder mundial. Mientras se discutía la transacción, algunos analistas bursátiles de Bombay y Londres sostuvieron que a Ratan no lo movía la lógica de negocios, sino la búsqueda de prestigio. "Esta compra destruye capitalización, pues carece de sinergias y afronta altos costos", señala un informe de Morgan Stanley.

Motivos hay. Recién hace poco, Land Rover volvió a dar utilidades (US\$ 1.500 millones en 2007), pero Jaguar le ha drenado a Ford más de US\$ 10.000 millones en los dieciocho años que estuvo bajo su control. Esos mismos analistas no ven sinergias entre un fabricante de camiones y de autos baratos (el nuevo Lak o Nano cuesta apenas US\$ 2.700) y dos marcas como aquéllas.

La escuela opuesta de pensamiento afirma que audaz paterfamilias puede haber hecho un gran negocio. En primer lugar, no todos los días es posible comprarse dos marcas de ese prestigio. Land Rover es hoy rentable y no se precisará mucho tiempo para que Jaguar la siga. En realidad, Ford las vendió –como puede ocurrir con Volvo- por las grandes dificultades de su división norteamericana, que le demanda hasta último centavo disponible.

Ratan aceptó el plan quinquenal (2008-12) de J-LR y aseguró que no sacará la fabricación de las tres plantas en Gran Bretaña. Obviamente, un Jaguar o una LR indios no convencerían al mercado internacional. Por otra parte, Jaguar abandonará modelos tan masivos como la serie X, por lo cual en 2008 se lanzará el XJ, un sedán grande y, luego, lo más interesante: el sucesor del legendario E-type de los años 60. O sea, el que manejaba el inspector Morse.

En lo atinente a LR, ofreció indicios de sus futuros modelo al exponer un prototipo LRX en Detroit. Es un coche pequeño para la marca, liviano y bajo, a presentarse comercialmente en algo más de un año.

Pero Tata Motor afronta otro tipo de problemas. El mayor se refiere a futuras leyes, en varios países, que limiten emisiones de dióxido de carbono. Si bien India o China creen vivir en otro planeta, la Unión Europea, Estados Unidos y Canadá irán adoptando medidas cada vez más estrictas. Dado que inclusive Mercedes Benz, BMW, Audi y Porsche se disponen a acatar eventuales restricciones, Tata aprovechará la tecnología híbrida de Ford para no quedarse afuera.

Disponível em: <<http://www.mercado.com.ar>>. Acesso em 9 abr. 2008