

La UE és realment un mercat lliure?

El somni de fronteres obertes al si de la UE atrau la majoria de dirigents europeus sobre el paper, però no a la pràctica. La llei Volkswagen d'Alemanya n'és només un cas. Europa també ha de pensar en perills fins i tot més grans de l'exterior.

Fa deu anys, la Comissió Europea va ordenar als seus membres que desmantellaren els interessos governamentals en empreses privades —com ara Volkswagen (VW)— i n'informaren Brussel·les. La idea sempre fou de crear una zona de lliure comerç al si de la Unió; però els estats més grans de la Unió Europea no ho han acomplert ben bé.

La sentència del Tribunal de Justícia Europeu que, fa uns quants dies, tombava l'anomenada llei Volkswagen d'Alemanya encoratjarà la Comissió a escometre els molins de vent de les accions d'or o els drets de votació múltiple i alguns altres trucs més o menys innovadors que ajuden els governs a protegir les empreses nacionals privatitzades de les ofertes per accions (OPA) estrangeres.

Però els reguladors a Brussel·les, a final de 2005, encara tenien una llista interna de 141 societats protegides pels governs europeus mitjançant drets especials. De fet, Charlie McCreevy, l'irlandès responsable d'aplicar les lleis de mercat europees a la Comissió Europea, s'ha apercebut d'una tendència de descens constant entre els membres a eradicar el proteccionisme.

Espanya, França i la Gran Bretanya, com Alemanya, han tornat a protegir les



seues empreses, a l'esguard dels grans inversors i dels fons de cobertura o *hedge funds* —anomenats per un polític alemany “la llagosta”. El president d'E.on, l'empresa energètica alemanya, podria cantar-ne una cançó: la seua empresa encara no havia badat boca sobre l'ambició de comprar el distribuïdor d'electricitat

espanyol ENDESA, quan el govern de Madrid començà a canviar lleis i a invertir els seus buròcrates de més competències. Al cap de mesos d'amarga lluita, E.on encara no se n'ha sortit.

El president francès Nicolas Sarkozy blocà els intents de comprar Gaz de France, una companyia de gas propietat

de l'estat, que deixà fusionar-se amb la gegantina empresa pública francesa Suez. Sarkozy també s'ha assegurat que fracassara la inversió prevista per Siemens a l'empresa d'infraestructura energètica Alstom. Fa dos anys, va confeccionar una llista d'11 indústries clau en què el govern de París hauria d'aprovar qualsevol participació d'inversors estrangers.

"Indústries clau" fou la idea-força en el cas de VW: l'advocat general d'Europa, Dámaso Ruiz-Jarabo Colomer, en la recomanació de fa uns mesos al Tribunal de Justícia, reconeixia a Alemanya el dret a la "memòria malenconiosa" de l'època de postguerra, amb el seu miracle econòmic —que VW pràcticament encarna—, però deixava clar que la llei VW no s'ajustava a la legislació de la UE.

Els polítics conservadors a Brussel·les, com el cristiano-demòcrata Klaus-Heiner Lehne, tendiren a estar-hi d'acord: en indústries de defensa, energia i alimentació, un govern pot esgrimir l'argument del proteccionisme, afirma Lehne, però, clarament, els cotxes no pertanyen a la categoria de l'interès nacional.

El tribunal de Justícia ho veié de la mateixa manera, i també, incidentalment, en una cimera la setmana passada, els 27 caps de govern dels estats membres de la UE signaren l'anomenat Tractat de Lisboa, que incloïa una disposició sobre el dret de protegir empreses només en

cas de "raons imperioses d'interès nacional". Però quan la majoria dels mateixos representants tornen a casa sembla que s'obliden dels mercats lliures. El govern alemany ja ha encetat un nou paquet de lleis per a protegir certes companyies contra OPA de fons de cobertura o inversors estrangers controlats per l'estat.

Crides d'última hora a protegir VW. Fins i tot dimarts, després del veredict del Tribunal de Justícia, se sentiren crits de protesta de dirigents que tenien un gran interès en l'estatu quo de Volkswagen. Jürgen Peters és president d'IG-Metall, el principal sindicat metal·lúrgic d'Alemanya, i va dir als periodistes —tot mirant Berlín de reüll— que "ara pertoca al govern federal de fer la seua part per ajudar a mantenir llocs de treball a Volkswagen".

L'amenaça, des del punt de vista dels treballadors, és que ara Porsche entrarà en escena per comprar Volkswagen i optimitzar-ne la capacitat de producció. "Les marques (de Volkswagen) com Audi o Skoda seran capaces d'actuar amb molta més independència que no abans", prediu l'expert Ferdinand Dudenhöffer, de l'Institut Tècnic de Gelsenkirchen. "Una estructura de subsidiàries (sota Porsche), totes en peu d'igualtat, tindria sentit si el holding pretenguera forjar esperit de treball en equip."

Un problema irresolt és la mentalitat de do-it-yourself de Volkswagen: l'empresa produeix els seus propis eixos, transmissions, mecanismes de direcció i sistemes d'escapament. També és l'única empresa automobilística alemanya que dirigeix la foneria pròpia per a components de motors. La venda o el tancament d'aquestes unitats és improbable —però hauran de competir pel negoci amb proveïdors externs.

Les figures legals dins dels estats membres de la UE que volen protegir certes empreses són invàlides a dret, com ho ha mostrat un altre veredict: un intent d'última hora del consell de treballadors de VW d'evitar que Porsche registrara la seua nova societat de cartera, Porsche Automobile Holding SE —que compraria una majoria d'accions de Volkswagen— fou desestimat en un tribunal regional alemany.

El perill oriental. Posats a enderrocar el proteccionisme governamental a Europa, encara resta un problema, i no prové pas dels votants de base —els treballadors estan condemnats a la frustració a cada canvi del mercat laboral—, sinó de més enllà de la UE. Els buròcrates de Brussel·les saben que, almenys, un inversor no europeu aguaita el seu mercat amb gran interès: el monopoli rus del gas, Gazprom.

Una clàusula en un document de la UE sobre energia europea inclou condicions als inversors estrangers, en particular als sotmesos al fur de la llei europea. Qualsevol empresa que vulga competir en el mercat energètic desnationalitzat i atomitzat d'Europa haurà d'acceptar les regles europees, fins i tot si això significa exposar-se a OPA —i la potencial atomització, posem per cas, de la seua xarxa de gas.

Europa treballa de valent per dissoldre el proteccionisme dins de les seues fronteres, però encara ha de rumiar-se més com substituirà aqueixes mateixes lleis, a la pràctica, a escala europea —perquè ací ningú no es vol vendre les indústries clau a empreses dels Estats Units, la Xina o Rússia.

Informacions de Detlef Drewes a Brussel·les i Michael Kröger a Berlín

© Der Spiegel — EL TEMPS
Traducció de Guillem Soler

Queda desprotegit el grup Volkswagen?

Quan la cort suprema de la UE va tombar una llei que havia mantingut Volkswagen a aixopluc del paraigua governamental durant 47 anys, també van finir les intromissions de l'estat al lliure mercat. O era això un exemple clàssic d'intromissió de l'estat? El Tribunal de Justícia Europeu, a Luxemburg, va anul·lar fa poc l'anomenada llei VW, perquè —afirmava— contravenia les lleis de lliure mercat europees. El veredict, essencialment, aplanava el camí a Porsche —també una empresa alemanya, però més petita i eficient— per a comprar una part d'accions decisiva i gestionar VW com li sembla.

L'antiga llei limitava els accionistes de Volkswagen a una porció del 20% en els drets de vot, independentment de la porció que posseïren. Ara Porsche és propietària del 31% de l'empresa i té interès a invertir-hi més. Però el seu poder de decisió s'ha restringit a un nivell igual al de la Baixa Saxònia, l'estat alemany on hi ha la Volkswagen. La Baixa Saxònia és el segon accionista de VW i el seu patró tradicional.

La implicació del govern ha convertit Volkswagen en un petit paradís per als treballadors, amb els màxims salaris de la indústria automobilística alemanya. Però l'empresa també ha estat menys eficient que no en podria ser, segons comentaristes alemanys el dia que es va emetre sentència, i que s'alegraven del final de la seua tutela de postguerra amb una mescla d'esperança i d'escepticisme.