

Criza face ca tentația intervenționismului să fie mare pentru guvernele principalelor economii europene. Cei care plătesc ajutoarele trebuie să aibă un cuvânt de spus

20 noiembrie 2020



Emmanuel Macron, acum președintele Franței, în vizită la Alstom. Statul francez are participații la peste 80 de companii, variind de la Alstom la Orange și EDF, cu 1,7 milioane de angajați.

Să fie intervenționismul cea mai bună cale de urmat într-o economie de piață liberă? Sau mai poate fi numită piață liberă aceea în care un guvern alege ce business moare sau supraviețuiește?

Social-democrații din coaliția de guvernare condusă de cancelarul german Angela Merkel au un răspuns. „Cei care plătesc ajutoarele trebuie să aibă un cuvânt de spus“, a explicat parlamentarul Andreas Schwarz de la SPD în contextul în care guvernul de la Berlin se pregătește să ajute conglomeratul industrial Thyssenkrupp și compania de turism TUI. În schimb, creștin-democrații lui Merkel vor un amestec mai mic al statului. În Italia, tendințele intervenționiste ale guvernului s-au accentuat în actuala criză, iar Franța a dezvoltat un dirijism molipsitor.

Thyssenkrupp, angajator important în landul german Renania de Nord-Westfalia, a anunțat că va desființa 11.000 de locuri de muncă, adică 10% din total, notează Bloomberg. SPD vrea ca în cazul Thyssenkrupp și TUI guvernul să aplice modelul folosit în bailout-ul de nouă miliarde de euro pentru Lufthansa prin care Berlinul și-a asigurat drept de vot și două locuri în boardul de supraveghere. Salvarea transportatorului aerian fanion a făcut din guvernul german cel mai mare acționar al acesteia și a adus Berlinul înapoi în inima unei companii pe care a privatizat-o cu surle și trâmbițe în urmă cu mai bine de 20 de ani. Creștin-democrații ar prefera mai degrabă un „acționariat tăcut“, fără drepturi de vot pentru guvern sau locuri în consiliul de supraveghere, au spus pentru

Bloomberg surse apropiate situației. Adept al acestei direcții este ministrul german al economiei Peter Altmaier, care anul trecut cerea ca giganții ai economiei precum Siemens și Deutsche Bank să fie protejați.

TUI este așteptată să ceară între un miliard și două miliarde de euro ca ajutor. Thyssenkrupp ar putea căuta un bailout la fel de mare plus bani suplimentari dintr-un fond destinat decarbonizării industriei grele prin promovarea hidrogenului. Un control mai mare asupra Thyssenkrupp ar fi tentant și pentru că ar ajuta Germania să păstreze producția de oțel în țară. Poziția intervenționistă a SPD, pe care insistă ministrul de finanțe Olaf Scholz, este susținută de sindicatele de la Thyssenkrupp.

În Italia, direcția guvernului este mai clară. Dacă în 2018 încerca apa cumpărând o participație de 5% la Telecom Italia, pentru a proteja interesele Romei într-o companie considerată strategică și pentru a tranșa o dispută între investitori privind conducerea, acum statul deține aproape 10% din furnizorul de servicii telecom. Acestea în condițiile în care guvernul a început privatizarea companiei în urmă cu 21 de ani. În 2020 guvernul a dat frâu liber dorinței de a interveni în lumea corporată și, după o serie de achiziții, de la sisteme de plăți la transporturi aeriene, pare să se îndrepte spre preluări directe de companii. Iar deciziile Romei nu pot fi justificate doar prin efectele distructive ale pandemiei, notează Bloomberg. Sub ghidajul lui Mario Draghi, guvernator al băncii centrale între 2005 și 2011, ministerul de finanțe a lansat cel mai amplu program de privatizări din Europa de Vest, scoțând la vânzare orice, de la bănci la utilități publice. Actuala coaliție de guvernare dintre democrați și formațiunea populistă Mișcarea 5 Stele a oprit de tot procesul și chiar l-a inversat. În octombrie, guvernul a prezentat un nou board pentru Alitalia, companie neprofitabilă care va fi naționalizată cu trei miliarde de euro. Cassa Depositi e Prestiti, creditor de stat, a achiziționat o participație de 7,3% la Euronext, cel mai mare operator de burse din Europa, în urma preluării de către acesta a Borsa Italiana. De asemenea, Cassa Depositi e Prestiti a devenit principalul acționar la banca Nexi după ce aceasta a cumpărat compania de plăți digitale SIA. În plus, CDP negociază preluarea de la familia Benetton a unei participații care să-i ofere controlul operatorului de autostrăzi Autostrade per l'Italia. Creditorul investește în mai multe companii mici și conduce eforturile de a crea o rețea de broadband italiană unică.

În Franța, dirigismul este deja o tradiție. În 2019, când John Elkann, șeful cel mare de la Fiat-Chrysler, abandona propunerea unei fuziuni cu Renault din cauza a ceea ce el percepea a fi o imixtiune a statului francez, la Paris lumea se întreba la ce s-o fi așteptat industriașul italo-american. Până la urmă avea de-a face cu statul francez, dirigist până în măduva oaselor, scrie The Economist. Apoi, Parisul este cel mai mare acționar al Renault, cu o participație de 15% la acest uriaș angajator și simbol al industriei franceze. Statul și-a majorat participația pentru a ajunge la acest nivel în 2015, fără a preveni conducerea Renault și nici pe cea a partenerului acestuia, Nissan. Manevra a avut ca scop să-i împiedice pe japonezi să capete influență la mare la compania franceză.

Creierul din spatele acestei mutări este Emmanuel Macron, care atunci era ministru al economiei, iar acum este președintele Franței. În actuala criză, guvernul de la Paris a anunțat un pachet de sprijin de 8 miliarde de euro pentru industria auto, inclusiv un împrumut uriaș pentru Renault. În octombrie 2016, după demisia lui Macron, care vâna postul de președinte, guvernul socialist de atunci a cheltuit aproape 500 de milioane de euro pentru a cumpăra de la Alstom trenuri ultramoderne de mare viteză prea rapide pentru rețeaua feroviară a țării. Achiziția, făcută cu câteva luni înainte de alegerile pentru președinte, ar fi trebuit să ajute la salvarea unei uzine a companiei. Unii au văzut o parte amuzantă a afacerii. Prin cartierele generale ale companiilor din Franța a circulat gluma că dacă cumva ministerul apărării dă de greu, guvernul va folosi avioane de război Rafale construite de Dassault Aviation pe post de autobuze. Alții au sugerat ca Franța să înlocuiască apa de la robinet cu lapte pentru a ajuta Danone. Olandezii au lăsat gluma la o parte și au acționat ca după manualul francez: statul a cumpărat anul trecut pe nesimțite aproape 13% din compania aeriană Air France-KLM pentru a ajunge la paritate cu participația guvernului de la Paris. Aceasta deși Olanda este un susținător îndârjit al pieței libere. Ministerul de finanțe francez, condus de președintele Macron, a denunțat manevra ca fiind „distrugetoare de valoare, neprietenosă și duplicitară”. Prima achiziție a fost urmată rapid de a doua, prin care Olanda și-a majorat participația la 14%, cât cea a Franței. Statul francez are participații la este 80 de companii, variind de la Alstom la Orange și EDF, cu 1,7 milioane de angajați.

Sursa: <https://www.zf.ro/business-international/>