

Vents de guerra pe

Amb un mercat potencial de més de 200.000 milions de dòlars en els pròxims deu anys, el sector de l'aviació militar hauria d'estar més que content pel que fa al seu futur. Però els preus dels aparells fan perillar el negoci.

Quan el pare del liberalisme econòmic, Adam Smith, va dir allò que el comerç promou la pau i ajuda a allunyar el perill de guerra entre les nacions, no se sap si pensava també en el comerç d'armes. En tot cas, en el món del postcomunisme i del lliure mercat que s'encamina al segle XXI, la indústria de l'armament té serioses dificultats per col·locar-ne els productes, començant pel sector de l'aeronàutica. I ja se sap què fan les empreses quan van mal dades: oblidar-se de les teories i demanar l'ajut o la protecció del govern.

En el cas de l'armament, això no se sap ben bé on podria portar, o més ben dit, si guarda una relació directa amb l'increment de les guerres anomenades "regionals". Prenem, per exemple, el cas d'Amèrica Llatina: durant els últims vint anys, els països al sud del Ríó Grande no han pogut comprar avions de combat de darrera generació als Estats Units a causa d'una prohibició decretada en el seu moment pel president Jimmy Carter. L'objectiu evident era evitar la fuga de tecnologia "perillosa" cap

als països enemics, però el fet és que aquesta política ha coincidit amb la pràctica inexistència de conflictes armats seriosos entre els països de la regió.

Desgraciadament, ha estat un altre president demòcrata, Bill Clinton, qui ha revocat parcialment la reglamentació fa poques setmanes, després d'enormes pressions dels dos constructors aeronàutics militars més grans

Pau, i que ha despertat inquietud entre els països més febles de la regió.

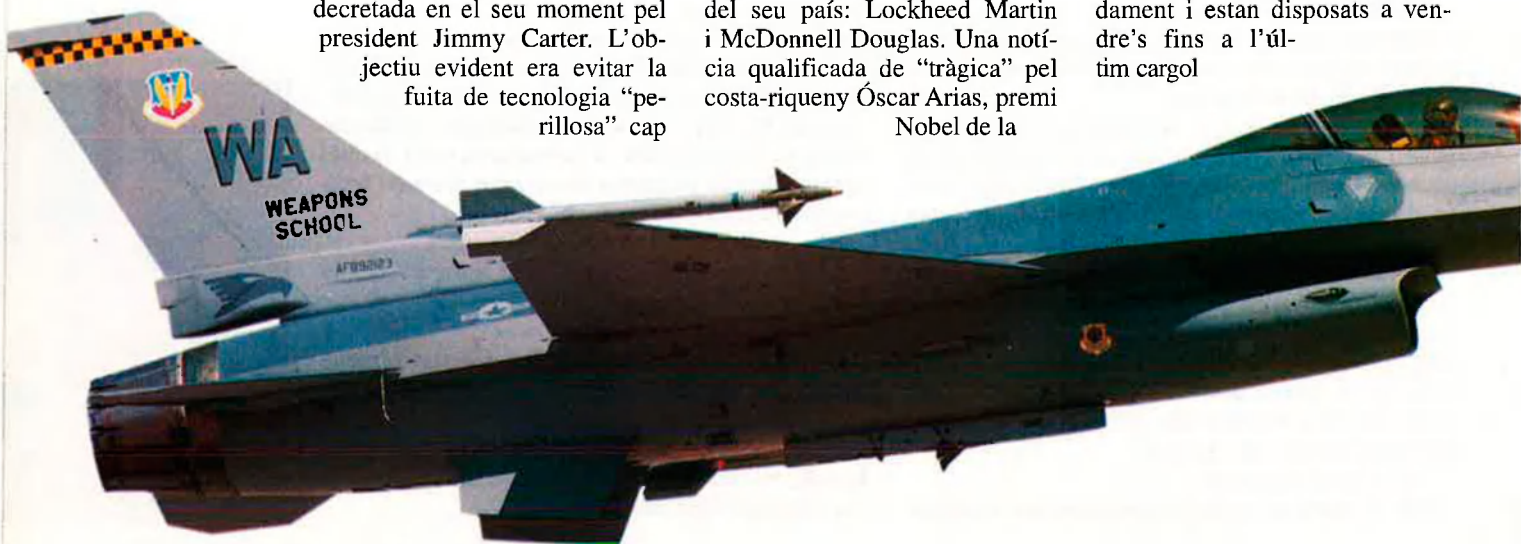
La raó d'aquesta decisió? A curt termini, el fet que el govern xilè estudia la compra de dues dotzenes d'avions de combat per renovar parcialment la seva flota de vells Mirage F-5. A llarg termini, el fet que, segons els experts, tota l'Amèrica Llatina haurà de renovar quasi la meitat de la seva flota d'aparells militars (uns 1.200 en tota la regió) abans de l'any 2010. La factura final podria pujar a 20.000 milions de dòlars, un 10% de les previsions mundials. Estats Units, òbviament, no vol quedar-se sense el seu tros de pastís.

Bill Clinton ha revocat parcialment la reglamentació que impedia la venda d'avions de combat a l'Amèrica Llatina.

Un fet inusual. El sector de l'aeronàutica, abocat històricament a una gran despesa en la investigació, ha estat un dels més afectats pel final de la guerra freda, en un moment, a més a més, en què Rússia i els països de l'antic bloc comunista han començat a reciclar-se molt ràpidament i estan disposats a vendre's fins a l'últim cargol

del seu país: Lockheed Martin i McDonnell Douglas. Una notícia qualificada de "tràgica" pel costa-riqueny Óscar Arias, premi Nobel de la

La indústria aeronàutica ha estat una de les més afectades pel final de la guerra freda. La darrera versió del F-16 (foto) només existeix sobre el paper, a l'espera de les ordres de compra que no arriben.



a l'aviació militar

de les seves armes convencionals.

Fa poc més d'una setmana, el saló d'aeronàutica més important del món, celebrat a Le Bourget (als afores de París), va ser testimoni d'un fet inusual en el món de l'aviació militar: l'exhibició simultània de quatre aparells de "quarta generació", provinents d'Estats Units i Europa, que acumulen milers d'hores de vol de prova, però que encara no han trobat compradors fora dels seus respectius països.

I és que a més de 55 milions de dòlars la unitat, val la pena pensar-s'ho. El Rafale francès, per exemple, el va adquirir el seu govern el passat mes de maig, després d'anys de dubtes i ajornaments. El programa europeu Eurofighter, liderat per Alemanya, no acaba de trobar els 14.000 milions de dòlars necessaris per transformar el seu prototip, que ja vola, en un avió llest per a l'exportació. Pel que fa al F-16 de la Lockheed Martin, la darrera versió només existeix sobre el paper, a l'espera de les ordres de compra que no arriben.

I després hi ha les miserables travetes entre les empreses del sector, que en ocasions necessiten irremeiablement col·laborar entre elles per reduir costos. El Gripen suec, per exemple, un avió ultramodern que parteix en desavantatge en el llaminer concurs xilè a causa dels seus motors, que prove-

nen dels Estats Units... i que necessiten l'autorització del Congrés nord-americà per ser exportats.

Només els països del Golf, com Aràbia Saudita o els Emirats Àrabs, semblen estar en condicions de pagar al comptat i massivament per aquestes mortíferes

Tempesta sobre Brussel·les



Un avió Boeing 767. Europa vol evitar el monopoli aeronàutic nord-americà.

Si en el sector de l'aviació militar bufen els vents de guerra, en l'aeronàutica civil el conflicte corre el risc d'esclatar d'aquí poques setmanes a Brussel·les, cosa que provocaria una altra greu crisi entre els EUA i Europa. A finals del mes de juliol, la Comissió Europea i el govern nord-americà han de donar el seu veredict sobre una de les fusions empresarials més importants i polèmiques dels últims anys: la de les constructores nord-americanes Boeing i McDonnell Douglas. Una operació que podria significar l'aparició d'un monopoli quasi total en l'aviació civil: el 84% de les vendes mundials d'avions de més de cent places, segons els experts, quedarien en mans d'aquest immens gegant de centenars de milers de treballadors.

Per al consorci europeu Airbus, integrat per Alemanya, Gran Bretanya, França i Espanya, aquesta fusió significa purament i simplement el final del seu somni d'arribar a aconseguir el 50% del mercat (actualment la seva quota oscil·la al voltant del 30%). Un mercat on, un cop més, les previsions de negoci fan suar els executius de les empreses: més de 1.000 milions de dòlars en vendes per als pròxims vint anys. I en l'aviació civil, a més a més, no hi ha limitacions a l'exportació, com en el cas de l'aviació militar.

"És el campí qui pugui", criden els europeus. "Les diferències són tan grans entre Boeing i Airbus que sembla que ells tinguin com a déu el monopoli, i nosaltres la competitivitat", atacava poc abans del Saló de Le Bourget el president d'Airbus, Jean Pierson. La reacció nord-americana va ser freda, però rotunda: Boeing, recordava el seu cap de la secció civil a Le Bourget, treballa també amb empreses europees, i els obstacles als seus negocis poden provocar la pèrdua de llocs de treball... la paraula tabú a aquesta banda de l'Atlàntic. Quines són les possibilitats que la fusió fracassi? Ben poques, segons tots els experts: a Washington no sembla que la Federal Trade Commission (Comissió de Comerç Federal) vulgui posar gaires dificultats a l'operació. Entre altres motius perquè la Casa Blanca, i el Pentàgon en particular, veuen més aviat amb bons ulls la unió de forces en el sector de l'aeronàutica militar, el camp on McDonnell Douglas continua sent una potència empresarial i tecnològica temible. "Amb la fusió, Boeing podria aprofitar les grans subvencions que concedeix cada any el Pentàgon a McDonnell Douglas per a la investigació militar i desviar-les parcialment al camp civil", assegura un expert francès establert a Washington.

Pel que fa a Brussel·les, les autoritats europees no poden, com és obvi, impedir la fusió de dues empreses nord-americanes, però sí imposar fortes multes per cada venda que realitzin a una companyia europea, com a mesura de represàlia per monopoli encobert del mercat. Les pressions d'Airbus en aquest sentit són lògicament molt fortes, però falta veure com se'n sortirà la Comissió del tràngol.

En realitat, Boeing, que en ara ja domina tot sol el 60% de les vendes, ja ha començat la implacable marxa cap el control del mercat: els acords signats recentment amb tres de les més importants companyies nord-americanes (Delta, Continental i American Airlines) li reportaran les vendes d'avions, material i reparacions durant els pròxims vint anys. En exclusiva. És la llei del mercat, diuen a Boeing. Molt bé, però... i els rumors d'un recàrrec exagerat en els preus dels recanvis? Una calúmnia, s'apressen a desmentir. **J. Z.**

Fa poc més d'una setmana, el saló d'aero-nàutica més important del món, celebrat a Le Bourget (als afores de París), va ser testimoni d'un fet inusual en el món de l'aviació militar.

L'exhibició simultània de quatre aparells de "quarta generació", provinents d'Estats Units i Europa, que acumulen milers d'hores de vol de prova, però que encara no han trobat compradors fora dels seus respectius països. Baix, un d'aquests aparells: el F-18.



joguines cada cop més sofisticades. Però els seus governs no semblen tenir cap pressa per comprar, o en tot cas no abans que altres forces armades els hagin posat a prova. El que significa que previsiblement la pressió sobre els governs dels respectius països fabricants s'incrementarà a curt termini, com ha estat el cas recent dels Estats Units. Perquè les 3.000 comandes previstes pels experts, valorades en 200.000 milions de dòlars, continuen presents. I la gana de les empreses constructores és més gran que mai.

Jordi Zamora (París)

Natalia

Maria Victoria Moreno

Aquesta novel·la és una deliciosa història d'amor. Nicolau Aris, el protagonista, és un xic amb problemes que decideix abandonar els estudis a l'Institut i anar-se'n a Madrid. Fa autostop i l'agafa una dona intel·ligent que oculta la seua identitat, amb la qual parla durant tot el viatge.



Tandem
"La Moto", 3

Alacant: la llengua interrompuda

Brauli Montoya Abat

Aquest estudi explica el procés pel qual el català d'ençà de mitjan segle XIX patix a Alacant una minorització entre els mateixos alacantins autòctons. A partir d'un treball de camp, els parlants reconstruïxen les seues històries lingüístiques familiars.



Denes 10 Editorial
"Col·l. d'Investigació F. Ferrer Pastor", 1

Ortografia 5 i 6
Treball sistemàtic

Alfred Ramos / Josep Tió

Aquests nous quaderns, amb un disquet opcional, van destinats als alumnes del tercer cicle d'educació primària. Entre les seues característiques, destaquem: l'ús intuïtiu de l'ortografia, una visió constructivista de l'educació, el treball sistemàtic...



Bullent