

França es vol vendre les autopistes, les 'joies de la família'

Dominique de Villepin, primer ministre francès, no s'esperava aixecar tanta polseguera quan, el passat 18 de juliol, anuncià la voluntat governamental de privatitzar 7.000 quilòmetres d'autopista. De fet, De Villepin recordava que el socialista Laurent Fabius havia venut el 49% d'Autoroutes du Sud de la France l'any 2001, venda amb què va obtenir 1.800 milions d'euros. Això li permetia pensar que, com a màxim, s'hauria d'enfrontar amb la cridòria dels diputats comunistes. Tanmateix, s'ha equivocat de mig a mig. Qui l'ha acusat de "vendre les joies de la família" i l'amenaça de posar "un recurs davant del Consell d'Estat per abús de poder" és precisament el centrista François Bayrou, l'home que lidera UDF, la branca liberal, europeista i catòlica de la dreta francesa, tradicionalment dividida en dues grans branques, l'orleanista i la bonapartista, la primera amb les característiques ja descrites, la segona estatista i sobiranista, és a dir, gaullista. Al llarg de la V República posada en marxa pel general el 1958, les dues famílies han anat sempre juntes. Només durant el mandat de Giscard d'Estaing, entre 1974 i 1981, el predomini va ser dels orleanistes. Encara és més, des que Chirac va arribar al poder, el 1995, una de les seves cebes ha estat acabar amb la branca rival de la família i fins i tot s'ha inventat un nou partit, la UMP (Unió per a un Moviment Popular), en què volia reunir tota la dreta. Bayrou s'hi ha resistit i compta amb 31 diputats a l'Assemblea Nacional, una gota d'aigua enmig del mar d'UMP, que té la majoria absoluta sense necessitat d'aliats.

Segons Bayrou, "es privatitza per tenir diners de butxaca, per resoldre els pagaments immediats, per disposar de mitjans suplementaris per fer marxar

El primer ministre francès, Dominique de Villepin (UMP), ha presentat la proposta de privatització de 7.000 quilòmetres d'autopistes.

El projecte, que es troba amb diversos problemes, ha encès les flames de Bayrou, líder d'UDF.

l'estat fins a l'elecció presidencial del 2007". Els 7.000 quilòmetres en venda haurien d'aportar entre 11.000 i 12.000 milions d'euros, una xifra que al diputat centrista li sembla ridícula, ja que els seus càlculs el porten a afirmar que, "d'aquí al 2026, les autopistes rendirien uns 40.000 milions".

Cal tenir en compte que la xarxa viària francesa, amb 10.389 quilòmetres d'autopistes, és excel·lent, i ara les societats que les exploten ja no es veuen obligades a reinvertir els beneficis en la construcció de nous trams. Cal recordar també que el deute de l'estat és certament gegantí, de més d'1 milió d'euros, i que ara l'IRPF ja no arriba ni tan sols a cobrir els interessos del deute esmentat. "La resposta al problema del deute públic no es troba a la columna d'ingressos, sinó a la de despeses", s'ha permès de dir Bayrou.

De Villepin ha oblidat que una llei de 1986 obliga l'estat a passar per l'Assemblea Nacional quan vol vendre empreses de les qual és propietari de més del 50% del capital. I ha oblidat també que el seu predecessor, el servil Jean Pierre Raffarin, va crear el 2004 l'Agència de Finançament de les Infraestructures de Transports de França (AFITF), que tenia com a missió finançar 35 grans projectes d'obres



Dominique de Villepin ha de fer front als greus problemes econòmics que pateix en aquests moments l'estat francès.

EL TEMPS

Dominique de Villepin busca diners desesperadament per finançar operacions contra l'atur i a favor de la investigació científica i tecnològica

Viaducte de Millau, a Occitània, quan encara estava en construcció. Aquesta autopista és una de les més importants del sud de l'estat francès.



FRANMIL

públiques, la majoria dels quals ferroviaris —el tram Perpinyà-Figueres depèn dels diners de l'AFITF—. Raffarin va decidir a més que la AFITF es nodrir dels diners dels peatges de les autopistes que ara De Villepin vol vendre. En descobrir el disbarat, De Villepin s'ha afanyat a prometre per a l'AFITF els diners, recaptats gràcies als radars que multa per excés de velocitat. Tenint en compte que els radars tenen un efecte dissuasiu sobre els *fittipaldis*

del país i que el nombre d'infraccions ha caigut en picat des de la instal·lació d'aquests ulls electrònics, l'AFITF ja es pot preparar per una època de vaques magres.

A l'elegant De Villepin li han encarregat una missió impossible: en divuit mesos ha de reconciliar els votants francesos amb la dreta, ha de fer retrocedir l'atur i, sobretot, ha de parar els peus al molt ambiciós ministre de l'Interior i president d'UMP, Nicolas

Sarkozy, antic fill polític predilecte de Jacques Chirac i avui l'home que aquest odia amb més intensitat.

De Villepin busca diners desesperadament per finançar operacions contra l'atur i a favor de la investigació científica i el desenvolupament tecnològic. És per això sens dubte que està disposat a vendre's "les joies de la família" i tot el que faci falta. Per exemple, ell, un gaullista de soca-rel, que creu en l'estat, acaba de liberalitzar el mercat del treball facilitant els acomiadaments. I és a ell també a qui toca cedir als departaments 18.000 quilòmetres de carreteres estatals, de manera que ara passaran a ser departamentals. Aquest entusiasme descentralitzador no és el fruit d'una sobtada conversió de De Villepin a les virtuts del "regionalisme", sinó una manera de reduir les responsabilitats econòmiques d'un estat prop de la suspensió de pagaments per responsabilitzar les regions del cost financer del manteniment de tots aquests milers de quilòmetres d'asfalt. Com que totes les regions, excepte Alsàcia i Còrsega, són a mans de l'esquerra, la progressiva *jibarització* de l'estat li ha de resultar menys dolorosa.

Però com que els disgustos mai no vénen sols, vet aquí que la societat Bouygues, un fabricant de ciment i constructor a qui la dreta li regalà, el 1986, TF1, el canal de televisió amb més audiència, ara ha dit que "no s'interessa per la compra de cap de les tres societats d'autopistes en venda" perquè "això comportaria mobilitzar capitals importants i reduiria les possibilitats d'inversió del grup en altres projectes que permeten valorar millor les nostres competències en obres públiques i que són la concepció de l'obra i la seva construcció".

De Villepin, que fa pocs dies va reivindicar la noció de "patriotisme econòmic", es troba que els primers candidats a comprar les seves autopistes són el grup espanyol Abertis; un fons d'inversió australià, Maquarie, especialitzat en infraestructures, i els fons de pensions dels jubilats del EUA. Ai, què passaria si De Gaulle aixequés el cap!

Octavi Martí
París