



## “El nou govern haurà d'intervenir en la crisi d'Airbus”

Jean-Marc Ayrault (Maulévrier, França, 1950) és diputat i portaveu del grup socialista a l'Assemblea Nacional, a més d'alcalde de Nantes. Fou un dels primers a donar suport a la candidatura de Ségolène Royal. El parer d'Ayrault, expert en temes de política europea i industrial, és un indicador de per on poden anar les coses en aquesta matèria si els socialistes guanyen les eleccions.



**E**l “no” francès a la Constitució europea, seguit per l'holandès, ha paralytitzat la Unió Europea. De quina manera es podrà sortir d'aquest atzucac?

—Els francesos necessitem convèncer-nos que la Unió Europea no és una França en gran, ni una mena de prolongació del nostre país, sinó que hem d'entendre que és un conjunt que se sosté en la diversitat, on els països creixen i es refermen com a distints. En el seu dia, el president François Mitterrand, va saber vèncer les reticències a l'ingrés d'Espanya, Portugal i Grècia, que eren forts en el sector agrícola. Mitterrand sabia que era un deute històric que calia pagar, tal i com passa ara, per exemple, amb Polònia. Però als francesos ens apassiona la política i descobrir que la Unió Europea no té un projecte polític ens decep. Tenir projectes de política industrial, rellançar la construcció europea a partir de qüestions que impulsin el creixement i la creació de llocs de treball seria una bona iniciativa.

—En aquest sentit, el que està passant amb la aeronàutica Airbus, és a dir, disputa entre països, tancament d'empreses i deslocalització de proveïdors, seria un exemple contrari a això que vostè proposa?

— Ara per ara, Airbus té un greu problema de capital. Hem constatat que Deimler-Chrysler ha venut gran part de les seves accions, però que el Govern alemany ha reaccionat comprant accions amb l'ajut d'una banca pública

i d'una altra de privada, implicant els *lander*. Mentrestant, l'estat francès restava immòbil, com un mer observador, limitant-se a anunciar que invertiria 100 milions d'euros en investigació de materials; una xifra ridícula. Al mateix temps, l'accionista privat francès, el grup Lagardère, reduïa la seva participació del 15 al 7,5%, ja que ara els seus interessos es decanten cap al sector dels mitjans de comunicació i l'esport.

**—Què pot fer l'estat davant d'això, segons vostè?**

—Nosaltres, els socialistes, pensem que l'estat ha d'intervenir en la recapitalització de la companyia aeronàutica EADS [propietària al d'Airbus] i ha de fer-ho en concertació amb els governs alemany i espanyol. Aquesta és l'única manera de garantir que Airbus podrà fer front a les inversions imprescindibles. L'endarreriment de l'avió A380 ha fet que Airbus hagi entrat en números vermells, quan els anteriors exercicis havien tingut beneficis. Avui Airbus perd 5.000 milions d'euros, en necessita 1.500 urgentment per resoldre els problemes de liquiditat i 10.000 més d'aquí al 2011 per desenvolupar el projecte de l'A350. Cal distingir, però, entre recapitalitzar i gestionar una empresa. Jo no proposo una tornada enrere, cap a l'època en què els estats s'ho manegaven tot, però sí que es tingui en compte que Airbus és una indústria energètica. Una Europa sense indústria és un continent condemnat a l'endarreriment. Nicolas Sarkozy diu que cal deixar que el problema el resolguin els "socis industrials". Als Estats Units l'administració no deixa que Boeing s'enfonsi ni caigui en altres mans. A través d'encàrrecs del departament de Defensa ha ajudat aquesta empresa cada vegada que ho ha necessitat.

**—En el cas d'Airbus, al desinterès dels principals accionistes se sumen errors industrials importants...**

—Sí, però això no ens ha de fer perdre de vista que Europa necessita una indústria que, a més, generi valor afegit. Han volgut explicar els problemes d'Airbus a partir de la pèrdua del valor del dòlar enfront de l'euro, o de l'augment del preu del petroli. Aquesta és una explicació insuficient perquè Alemanya està dins la zona euro i, que jo sàpiga, no té jaciments petrolífers. A pesar de tot, la indústria alemanya

torna a estar en el primer lloc del rànquing de les exportacions del món, sobretot perquè produeix productes de gran qualitat, que els altres necessiten i que generen un important valor afegit. En aquest sentit, la balança comercial francesa és deficitària i l'alemanya justament el contrari.

**—Com explica, però, aquesta crisi?**

—Mentre Sarkozy era ministre d'Economia, Airbus va substituir Philippe Camus, que havia fet un treball excel·lent, per Noel Forgeard, que sobretot era amic del president Chirac. Amb ell va començar la guerra interna entre francesos i alemanys. Després, Forgeard se'n va anar d'Airbus havent

**"Els francesos necessitem convèncer-nos que la Unió Europea no és una França en gran, ni una mena de prolongació del nostre país, sinó que és un conjunt que se sosté en la diversitat"**

venut les seves *stock-options* i abans de fer públics els problemes de cablejat que tenia l'A380, a causa de les batalles entre Tolosa i Hamburg. Cal, doncs, demanar responsabilitats a l'actual Govern i als gestors d'Airbus per haver portat l'empresa a la crisi, però el nou Govern haurà d'intervenir-hi. La crisi de confiança en la política s'estén quan els ciutadans tenen la sensació que no sabem, no podem o no volem resoldre els problemes del dia a dia. Airbus és també un enorme problema que afecta molts llocs de feina. Hem de deixar que siguin els inversors de Qatar o els russos els que resolguin les dificultats d'Airbus?

**—De tota manera, aquesta no deu ser l'única preocupació de la Unió Europea, oi?**

—La Unió Europea ha de dotar-se d'una política industrial ofensiva. Davant nostre tenim dos sectors que s'hi presten: el de l'energia i el del medi ambient. En el seu dia, França, Alemanya, Itàlia i el Benelux van crear la Comunitat del Carbó i de l'Acer, que va servir per posar en marxa el que després ha estat la Unió Europea. Amb l'energia i el medi ambient es pot fer ara el mateix. Per això, cal coordinar les polítiques econòmiques de la zona euro, que els estats treballin en el pilotatge macroeconòmic. No es poden fer polítiques divergents quan es té la mateixa moneda. Els sectors que anomeno són molt importants perquè requereixen investigació, esperit innovador i, al mateix temps, tenen un gran marge de creixement entre ells i de creació de llocs de feina.

**—El candidat conservador, Nicolas Sarkozy, proposa que l'Assemblea Nacional francesa aprovi una Constitució europea reduïda al mínim. Què en pensa?**

—Això no és possible perquè el vot popular malauradament va desautoritzar la Constitució i ara no es pot obviar aquest vot. Cal buscar una solució a la crisi institucional, un compromís que sigui acceptable per tots i que no deixi en fals els països que van dir que "sí".

**—El famós motor francoalemany continua tenint sentit en un món globalitzat?**

—Quan l'ara excanceller alemany Gerhard Schröder va accedir al càrrec va voler privilegiar la relació amb el Regne Unit, però molt aviat va veure que això portava a un carreró sense sortida. Els anglesos ni tan sols estan dins la zona euro. Alemanya, aleshores, va fer marxa enrere en favor dels països fundadors del projecte europeu, com França, Itàlia i el Benelux. No podem viure els uns sense els altres. El duet francoalemany té capacitat d'arrossegament, però no pot prendre decisions tot sol, no pot pretendre imposar res. Avui, Espanya, per exemple, té un gran pes. El mes d'octubre passat ens vam reunir amb els socialistes espanyols per discutir plegats els camins que hem de seguir dins la Unió Europea i va haver-hi una sintonia notable.

**Octavi Martí**  
París