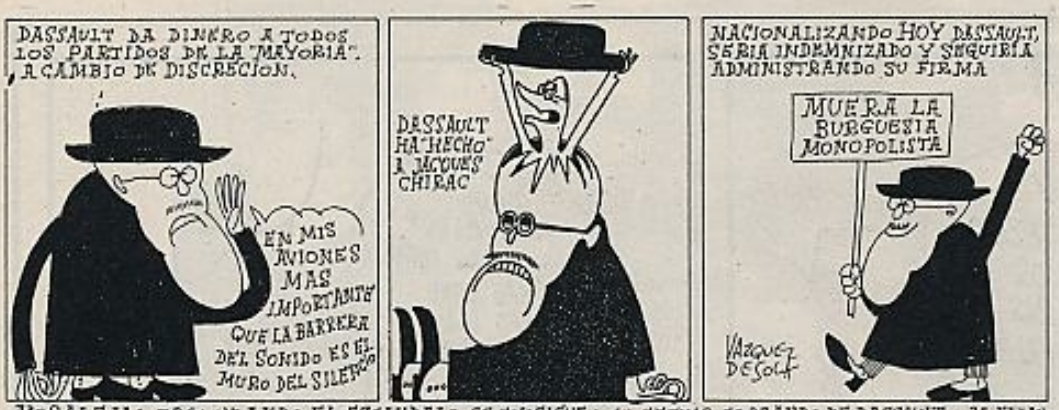

MORALEJA: ORGANIZANDO EL ESCANDALO SE CONSIGUE: 1º SEGUIR COBRANDO DE DASSAULT.- 2º ELIMINAR A CHIRAC -Y LA U.D.R.- 3º EVITAR QUE SEA LA IZQUIERDA QUIEN NACIONALICE SIN INDEMNIZAR.

que el corolario del nacionalismo militar es el expansionismo comercial. Para que el precio de los materiales militares no sea desorbitado, para que la carga no sea demasiado onerosa para el pobre contribuyente francés, hay que hacer series más largas y exportar el excedente. Así podrá fabricar materiales sofisticados a precios de coste tolerables.

Un ataque de locura

Muy pronto, lo accesorio iba a convertirse en lo esencial, y la exportación superaría las ventas al Ejército francés. En 1975, Dassault realizó una cifra de negocios de cuatro mil veinticinco millones de francos, de los que tres cuartos se dedican a la exportación. Trescientos cincuenta "Mirage" se encuentran en servicio en el Ejército francés, y cuatro veces más han sido adquiridos por Ejércitos extranjeros.

En 1961, el general De Gaulle reorganizó el Ministerio de los Ejércitos para mejor adaptarlo a las exigencias de esa nueva política de negocios. Así se creó la DAI (Delegación de Asuntos Internacionales), encargada de explorar los mercados exteriores y encontrar nuevos clientes.

Desde 1961 no se sabe bien dónde acaba Dassault y dónde comienza el Estado. A decir verdad, el Estado carece de contornos precisos. El sistema demuestra una eficacia a toda prueba. Jamás estallaría en Francia un "affaire" Lockheed con todas sus consecuencias incluidas la divulgación de los nombres de los beneficiarios y de los números de cuenta en los Bancos. Es algo que puede ocurrir en los Estados Unidos, donde sobrevive un capitalismo viejo estilo con empresas que compiten encarnizadamente entre sí. En Francia no hay más que un solo constructor de aviones: Dassault. Y un solo gestor comercial que hace a la vez de banquero: el Estado. Situación monopolística típica. Será preciso el ataque de locura de un notario para que estalle el escándalo.

Gran escándalo que no ha producido ninguna revelación importante que afecte a lo esencial, es decir, a lo que está ocurriendo en el comercio internacional aeronáutico y en los mercados de armamento. Porque el sector de actividades inmobiliarias del grupo Dassault y el de sus actividades militares son compartimentos estancos. Estancos y difícilmente localizables: no existe ningún organigrama de ese grupo.

Extraordinaria aventura la de los "Mirage", que sin haber estrenado vuelo bajo los colores franceses, se han vendido en cinco continentes. Éxito de la técnica Dassault, claro está, pero también de un sistema fundado en la explotación a ultranza del aparato de Estado y de la diplomacia.

Cuando el general viaja a América Latina, los funcionarios que le acompañan se encargarán de arrebatarles uno tras otro los mercados del continente a los norteamericanos. Buena labor. ¿Que De Gaulle fija su atención en los árabes? Dassault se ocupará inmediatamente de venderles sus aviones después de haber ayudado a Israel a aplastarlos.

¿"Moralizar" al capitalismo?

¿Que Giscard habla de política mediterránea? Ahí está otra vez Dassault, equipando a los países ribereños que seguían siendo clientes de los norteamericanos o de la URSS: Grecia o Marruecos ayer; mañana, Egipto y el Irak.

Cuando vemos cómo Marcel Dassault se sirve del Estado francés y del dinero de los contribuyentes en beneficio propio, no se nos ocurre mejor solución que nacionalizar. ¿Por qué habría de tener el sector privado el monopolio de los fabricantes de aviones que se venden, los de combate, mientras que el sector nacionalizado habría de seguir produciendo aparatos civiles en buena parte invendibles? ¿Por qué habría de ser siempre la colectividad quien enjugase todas las pérdidas, y por qué todos los beneficios habrían de ir siempre al capitalista que no arriesga nada?

¿Nacionalizar la Dassault? Es una posibilidad contemplada por la izquierda. Pero en la que también piensa Giscard. Existe un proyecto en este sentido sobre la mesa de su consejero Polge de Combret. Ya se ha encontrado al sucesor idóneo: Hugues de L'Estoile, que se consume actualmente en su cargo de director general de Industria, en el ministerio del mismo nombre. Se citan incluso dos fechas para la operación. Antes de las municipales. O tal vez a finales de 1977.

Giscard va con cautela. Resulta tentador sacrificar a la Dassault después de haber permitido su "difamación" por la comisión de encuesta parlamentaria. Al jefe del Estado no le disgustaría demostrar a la opinión pública que el capitalismo puede hacer su propia limpieza, que es "moralizable". Que no existe incompatibilidad entre las leyes del dinero y las del juego democrático: En una palabra, que Francia puede ahorrarse la transición al socialismo.

Pero la operación es políticamente arriesgada, porque la opinión pública puede hacer el razonamiento inverso y llegar a la conclusión de que si el paladín de la sociedad liberal se somete a las tesis del "Programa común...". ■ **BERNARD GUETTA y FRANÇOIS-HENRI DE VIRIEU.** Copyright "Le Nouvel Observateur", 1976.

Los aviones Dassault en el mercado mundial: aparatos civiles ("Mystère 20" y aviones de negocios) y militares.