

Marcel Dassault:

Un multimillonario por encima de toda sospecha

EXISTE acaso fraude más caracterizado que el de disfrazar beneficios de sociedad (gravables a un 50 por 100) de plusvalías a largo plazo (gravables sólo a un 15 por 100)? No. Pues es lo que hizo, más o menos, M. Dassault al transferir de la sociedad aeronáutica Marcel Dassault a la compañía General Inmobiliaria Marcel Dassault hasta 500 millones en derechos de licencia "ficticios". El delito en cuestión sería tanto más grave cuanto que el Estado francés es uno de los grandes clientes de la sociedad aeronáutica Marcel Dassault. Acusación explosiva. Lo fastidioso es que el valor de una licencia de pieza de avión es difícil de estimar objetivamente (a falta de puntos de referencia) y que resulta igualmente difícil esgrimir como prueba la inutilidad de una licencia —que data de 1955— para construir un avión quince o veinte años más tarde.

"La sociedad aeronáutica Marcel Dassault paga a la sociedad madre (la Générale Immobilière) arrendamientos desorbitados", afirma Hervé de Vathaire, dando a entender que su antiguo patrono abusaba de los bienes sociales de la primera empresa (proveedora del Estado) en beneficio de la segunda. Moral y políticamente, el delito es un hecho. Desde el punto de vista fiscal, sólo hay fraude si la Générale Immobilière "no declara los arrendamientos cobrados", lo que no dice Hervé de Vathaire. Jurídicamente, en fin, un arrendamiento no es "desorbitado" más que si el inquilino lo encuentra así.

Una prueba difícil

¿Y vender edificios sin acta notarial, como parece haber hecho la Générale Immobilière a la sociedad aeronáutica, es también un delito fiscal? "A priori", sí, porque ello implica que no se absuelven los derechos de registro. Pero nada obliga a mandar redactar el acta inmediatamente después de concluida la transacción; pueden quedar por solucionar problemas tales que obliguen a suspender la redacción del acta; por ejemplo, un problema de comisión que el adquirente debería pagar a un tercero y que explicaría la disparidad de las escrituras presentadas por una y otra sociedad, según señala Hervé de Vathaire. Mejor aún, no hay necesidad alguna de acta notarial si los edificios cedidos lo son como partes de sociedades civiles que son propiedad del vendedor; basta un simple contrato privado. El abuso de bienes sociales, el despojo de una so-

ciudad en beneficio de otro, son cosas que se leen fácilmente entre líneas. El fraude resulta más difícil de demostrar.

De igual modo, cuando el documento redactado por Hervé de Vathaire revela que cinco millones girados por la sociedad aeronáutica Marcel Dassault a la cuenta de una sociedad suiza, Propection et Action, han aterrizado en la cuenta privada de Marcel Dassault, se comprende fácilmente que el industrial sabe emplear el artificio habitual que permite a un presidente director general despojar en provecho propio a una de las sociedades haciéndole firmar contratos "ficticios" con sociedades que controla, suizas preferentemente. Sólo que da la casualidad de que nada prohíbe contratar con una sociedad suiza, sobre todo cuando el contrato tiene un objeto, y, ¿por qué no habría de tenerlo? Hay algo más y es que esas sumas deben declararse al fisco. Nada indica que lo hayan sido, ya que parece que se ingresaron en una cuenta francesa.

"Marcel Dassault ha girado a su sociedad financiera Terramaris, que tiene su sede en Ginebra, sumas considerables de las que disponía en Suiza la sociedad aeronáutica Marcel Dassault". ¿Y entonces? Nadie mejor que uno mismo para administrar sus propios bienes. Si la sociedad aeronáutica Marcel Dassault tiene dinero en Suiza, ¿qué impediría a su presidente director general confiar a una sociedad que controla el encargo de hacerla fructificar? Evi-

dentamente, si ese dinero fuese fruto del extorno sobre una exportación efectuada por un comprador extranjero para evitar que la sociedad vendedora tuviese que declarar al fisco francés todos sus ingresos; en una palabra, si se demostrase que, como tantos otros exportadores, Marcel Dassault firma contratos oficiales y contratos oficiales, ello sería grave. Pero, ¿está demostrada tal cosa, o es cuando menos demostrable? Es posible, sólo posible.

"El examen de la cuenta BNP 211740 revelaría gastos generales injustificados del orden de los 30 millones de francos cada año", escribe Hervé de Vathaire. ¿Qué significa "injustificados"? Probablemente, no "sin justificantes"; no hay razón alguna para que haya podido cometerse semejante equivocación. Interpretémoslo, pues, como desproporcionados; y de hecho lo parecen. Pero, ¿qué es lo que hace el fisco? Se niega a dar su aval, grava la parte que juzga, una vez discutido el asunto, como impugnabile y exige intereses por retraso (0,75 por 100 por mes): no se trata de un fraude.

También parecen haberse extraído de la misma cuenta ciertos fondos destinados a financiar la campaña electoral de Marcel Dassault en el departamento de Oise: hecho sin duda fraudulento. Salvo (¿y por qué no habría de ser así?) que esos fondos se hayan destinado a obras reconocidas como de interés público (legal hasta un 5 por 100 de la cifra total de nego-

cios), a soportes publicitarios ("Jours de France", por ejemplo). Una operación contable ilícita no es ilegal siempre y cuando se efectúe legalmente.

¿Y qué hay de la cuenta 212628 de la sociedad aeronáutica Marcel Dassault de la que se habrían extraído en efectivo semanalmente hasta cuatrocientos mil francos mientras que no se encuentra ni rastro, en las cuentas personales de Marcel Dassault, de otros desembolsos que expliquen sus considerables gastos domésticos? ¿Es que Marcel Dassault paga al tendero de ultramarinos a través de sus sociedades? Problemas de gastos generales. Toca al fisco discutir y, eventualmente, reclamar los correspondientes intereses.

Un pretexto útil

En cuanto a la "réplica del pequeño Trianon", que parece haber costado cincuenta millones, no hay nada que decir: "Esa segunda residencia, escribe Hervé de Vathaire, fue donada a una sociedad civil, que a su vez la alquila a la Dassault International con el pretexto de que serviría para la recepción de personalidades extranjeras invitadas por aquélla". No está mal como pretexto. La aportación a la sociedad civil es perfectamente legal. Se cobra un alquiler. No hay la mínima sombra de abuso de bienes sociales.

Ahora bien, ¿no resultan extraños esos movimientos de fondos, en Ginebra, entre sociedades controladas por Marcel Dassault? Claro que sí. Pero pensar que el señor Dassault no sería capaz de justificarnos es desconfiar de la capacidad de los consejeros de Marcel Dassault.

Los franceses sabían ya que ese multimillonario volaba muy alto. Y he ahí que ahora comienzan a darse cuenta de que a semejante altura las leyes no son las mismas que las que rigen la vida del común de los mortales.

Un botón de muestra de esa legislación excepcional que se aplica en Francia a los grandes grupos industriales juzgados más "útiles" que todos los demás: el procedimiento del "benéfico". Todo patrono puede negociar directamente con los funcionarios de la Dirección General de Impuestos el monto del impuesto que deberá pagar sobre sus beneficios con la única condición de poder demostrar que ha llevado a cabo determinadas operaciones dignas de estímulo. Por ejemplo, la instalación de una fábrica fuera de París, una fusión de



Marcel Dassault, en primer plano con la cabeza gacha, abandona el Palacio de Justicia de París. A su lado, también con sombrero, el general de Bénouville.

YA ESTA A LA VENTA

TIEMPO de HISTORIA

AÑO II • NUM. 24 • 60 PESETAS



al héroe del Pueblo
DURRUTI
Un revolucionario nato

Director:

Eduardo Haro Tecglen

En su número 24, TIEMPO DE HISTORIA incluye los temas que a continuación se enumeran:

MUERTO EL 20 DE NOVIEMBRE DE 1936. BUENAVENTURA DURRUTI, UN REVOLUCIONARIO NATO, por Ignacio G. Iglesias. ● EUSKADI, 1937: LAS PROPUESTAS DE PAZ, por Alberto Fernández. ● CADENAS DE EVASION ESPAÑOLAS EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, por Eduardo Pons Prades. ● CORRESPONDENCIA ENTRE PABLO IGLESIAS Y FEDERICO ENGELS, por Víctor Manuel Arbeloa. ● PASCUAL CARRION, UN REFORMADOR AGRARIO EN LA ESPAÑA DEL SIGLO XX, por José Luis García Delgado. ● ANTOLOGIA BASICA DE "LOS LATIFUNDIOS EN ESPAÑA", DE PASCUAL CARRION. ● EN EL PRIMER CENTENARIO DE SU NACIMIENTO. MANUEL DE PALLA (1876-1946), por Francisco Caudet. ● 1956-1976. PJO BAROJA, VEINTE AÑOS MAS TARDE, por Víctor Márquez Reviriego. ● LA INCESANTE TRAIACION DE FERNANDO VII, por Eduardo de Guzmán. ● NOVIEMBRE DE 1834. ZUMALACARREGUI, AL FRENTE DE LAS TROPAS CARLISTAS, por José Manuel de la Torre Acosta. ● ESPAÑA 1946. Selección de textos y gráficos por Fernando Lara y Diego Galán. ● DOS TEXTOS POLITICOS DE ANTONIO MACHADO, por Francisco José Fernández Segura. ● LIBROS: La cuestión agraria española; El pensamiento nacionalista vasco; La Medicina de la Reconquista; La huella del hombre. ● DEBATE: La política del Frente Popular; Sobre "La Marina italiana en la guerra de España"; "Fascismo y educación". ■

EN EL NUMERO DE NOVIEMBRE DE

TIEMPO de HISTORIA

Marcel Dassault:

dos sociedades, una liquidación, etcétera.

Una lista secreta

El ministro tiene luz verde para solucionar este tipo de asuntos que siguen siendo extremadamente sensibles. El fisco nunca publica listas de esas empresas que se sitúan "fuera de la ley". Lo que explica la improbabilidad de que se llegue realmente a averiguar cuántos impuestos paga realmente Marcel Dassault sobre sus beneficios. Incluso la comisión de encuesta parlamentaria que solicita la izquierda —y también la UDR "que confía en Marcel Dassault"— tropezará con el secreto fiscal. Ciertamente que éste puede ser levantado en determinados casos. Es algo previsto por la ley. Pero, ¡a favor de los diputados! Estos tuvieron ya ocasión de comprobarlo en 1974, cuando intentaron desvelar el famoso misterio de la fiscalidad petrolera.

Todo el sistema fiscal francés está concebido para que las sociedades, y sobre todo las de mayor tamaño, puedan escapar legalmente a la imposición sobre los beneficios. Antes, todo beneficio realizado era tributable. Desde que se votó la Ley Giscard, en julio de 1965, es posible enjugar los beneficios de determinadas filiales con las pérdidas de otras. Se trata del régimen de "integración", del que se beneficiaban una docena de grandes sociedades. Pero también en este caso se trata de una lista secreta.

Marcel Dassault, ya se ve, no tiene siquiera necesidad de cometer fraude. El fisco francés es un fisco de clase, beneficioso para quienes detentan el poder. Es la ley. Una ley que el propio Marcel Dassault ha elaborado. Con su voz de diputado de la UDR en el Oise, aunque no acuda personalmente al Palais-Bourbon. Pero sobre todo a través de los diputados a los que ha ayudado a elegir, financiando sus campañas. Con los ministros que le deben sus cargos políticos. ¿Para qué iba a darse el trabajo de subir los escalones del Hotel-Matignon si Jacques Chirac acudía a verle regularmente, como explica Vathaire, a los locales de "Jours de France"?

¿No es, acaso, el propio Dassault quien elige los aviones de combate que son buenos para Francia e impone su adquisición por el Ejército del Aire? ¿No es él quien fija el importe de las subvenciones para investigación que el ministro de Defensa habrá de destinar a su sociedad? Así puede poner a punto sus prototipos sin correr riesgos financieros inútiles. Estado providencia, Estado cliente, Estado proveedor, todo aparato pú-

blico está al servicio de ese capitalismo privado que, por coquetería, no es ni siquiera presidente director general de su propio negocio. Incluso la SNIAS, sociedad aeronáutica del Estado que fabrica aviones civiles, debe mendigar el honor de ser admitida en el círculo de tratante de segunda mano de la sociedad aeronáutica Marcel Dassault —y trabajar con pérdidas...—. Los generales y los altos funcionarios de la Defensa y la aviación civil, por su parte, cuentan los días que los separan de su jubilación. Jubilación que, de juzgarse satisfactorios sus servicios, puede conducirlos a una segunda carrera a la dirección comercial de la firma Dassault.

Desde 1934, año en el que el joven Marcel Bloch conseguía del entonces ministro del Aire, Víctor Denain, su primer encargo militar de importancia, el constructor ha hecho una considerable fortuna. Gracias, sobre todo, a dos cheques del Estado. Uno de tres millones de francos de 1935, es decir, aproximadamente la misma suma en francos de hoy, a guisa de indemnización. Porque el Frente Popular había nacionalizado las fábricas Bloch de Courbevoie y Mérginac invitando a ese patrono insustituible a continuar su labor. Marcel Bloch se embolsó los tres millones y dirigió durante tres años su propia empresa, que tomó el nombre de SNCASO. Por aquel entonces había abierto ya dos nuevas fábricas y había advertido a sus antiguos colaboradores que permanecieron en el sector nacionalizado: "Un día construiréis mis aviones". Cuarenta años después, la profecía se había cumplido...

Un segundo cheque del Estado (como indemnización por los perjuicios ocasionados a la empresa durante la guerra) y una serie de pedidos de aviones en la liberación acabarán formando la fortuna de Marcel Bloch Dassault, tras su vuelta de la deportación. Comienza a dedicarse a la política y a ampliar su empresa. En 1951 es elegido de la RPF de los Alpes Marítimos. Y se hace inscribir, naturalmente, en la comisión de Aeronáutica de la Asamblea Nacional.

Dassault comenzó su carrera bajo la III República e hizo fortuna bajo la IV. Pero sólo bajo la V iba a acceder al poder total. En efecto, a partir de 1958, y sobre todo al final de la guerra de Argelia, el "sistema Dassault" comenzará a extender progresivamente sus tentáculos en el interior mismo de los resortes del poder político. El general De Gaulle volvió al poder con un proyecto preciso. El Ejército francés sería independiente y para ello debería estar equipado con materiales fabricados en Francia. Cueste lo que cueste.

Será la gran oportunidad de Dassault, quien conseguirá vencer a sus amigos gaullistas de



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 INOCENTE 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 ad-

quiridos 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. Exito 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 seguan 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 enjague 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'Estolle, 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.