Asturies: El 'tax lease' y los astilleros

MIGUEL ÁNGEL LLANA SUÁREZ :: 12/07/2013

O la burbuja especulativa, despilfarro, Pymar, paro, más recortes y leyenda negra

Dicen que la supresión del 'tax lease' ha hundido la construcción naval, no hay ninguna otra versión, salvo añadir que Europa, como en los viejos tiempos, nos tiene manía. Este es el mensaje transmitido y que hemos de aceptar.

Distinto es que nos hayan contado qué es lo que realmente está pasando, quiénes son los responsables y mucho menos los porqués.

Vaya por delante que si en algo estoy en contra lo es de esta Europa de los mercaderes y de los recortes.

La UE ha establecido una serie de normativas para fomentar la construcción naval y los distintos países han de competir dentro de este marco.

Más allá de filtraciones sesgadas, el documento al que hemos de atenernos para saber de qué va el 'tax lease' –algo que se omite sistemáticamente- es el redactado por la Comisión Europea (CE) el 21-09-2011 "Procedimientos relativos a la aplicación de la política de competencia" en el que nos invitan a presentar observaciones en aplicación de los artículos 107 y 108, principalmente, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Pero han pasado casi 750 días y nadie del Gobierno central ni de los autonómicos afectados ha sido capaz de presentar un informe contundente que rebatiera la denuncia de Bruselas. Ahora, a punto de recibir una fortísima sanción por la que tendremos que devolver 2.800 millones de euros, (900 de Asturias) seguimos sin tener ni idea de qué está pasando entre nuestro Gobierno y Bruselas, de donde acaban de regresar Javier Fernández, Núñez Feijoo, Soria, Rajoy y un largo etc de mandatarios que solo piden prudencia y guardan silencio, ¿qué ocultan y por qué tanto secreto?

Con el 'tax lease' trataban de conseguir financiación y, para algunos adinerados, hacer negocio con la construcción de buques mediante desgravaciones fiscales y otros artilugios. A tal fin se monta un verdadero tinglado difícil de explicar, o no tanto, según se mire, que se inicia con el llamado Sistema Español de Arrendamiento Fiscal (SEAF), que no es más que una planificación diseñada por un banco para obtener beneficios fiscales con la intervención de:

1.- Un astillero.

2.- Una compañía de arrendamiento financiero.

3.- Una Agrupación de Interés Económico (AIE), creada por un banco.

4.- Una empresa naviera.

Las deterioradas grúas de Naval Gijón en mayo de 2009 en el momento del cierre del astillero y unos días antes de su total desmantelamiento. miguel ángel llana

Las relaciones contractuales, económicas y fiscales que se establecen entre los integrantes de estos cuatro protagonistas son múltiples. Por otro lado interviene la legislación española con la Ley del Impuesto de Sociedades y su Reglamento (LIS y RIS), en paralelo y, en cuanto a los buques, la Tributación por Tonelaje (TT) repercute en las plusvalías y, por último, el TFUE al que no se le ha hecho ni caso, según el contenido de la denuncia que se ha de resolver en estos días.

El quid de la cuestión está en que en la AIE interviene quien tenga grandes beneficios en sus negocios de modo que mediante una amortización acelerada desgrava cuantiosos impuestos en Hacienda.

El 13-07-2010 los astilleros de siete países de la UE firman en contra del SEAF, un año después la CE denuncia irregularidades en ayudas y exenciones fiscales. Algunas las considera incompatibles y otras abiertamente ilegales porque contravienen el TFUE, lo que ha conducido a que el precio de los buques construidos en los astilleros españoles se hayan vendido hasta un 30% más baratos. La CE entiende que el entramado de la SEAF establece una competencia ilegal respecto al resto de los países de la UE.

La segunda parte de la denuncia se refiere a las restricciones, también ilegales, impuestas por el SEAF de modo que solo participaban bancos, astilleros e inversionistas españoles, excluyendo al resto de la UE.

A pesar de todas estas irregularidades, y gracias a ellas principalmente, desde 2002 a 2010, dice el informe en el párrafo 5, el SEAF ha participado en la construcción y adquisición de 273 buques para compradores de Europa y de fuera de ella. Su importe se acerca a los 9.000 millones de euros.

Mucho había de burbuja especulativa -como en buena parte del resto de la economía- porque a pesar de las ventajas de aquel 'tax lease' propiciado por el SEAF, y antes de la denuncia de la CE, una buena parte de los astilleros estaban en crisis, siete ya habían cerrado y cuatro en concurso de acreedores, ¿quién y cómo se puede explicar todo esto?

Ante esta grave situación no es ocioso preguntar por qué se disuelve el Fondo de Garantía Patrimonial y cuál ha sido el papel de los Pequeños y Medianos Astilleros en Reconversión (Pymar) en el que participa desde el Ministerio de Industria hasta los gobiernos de las autonomías afectadas.

En las últimas tres décadas el sector naval recibió miles de millones de euros sin que se estableciera un severo control de para qué y en qué se invertía tanto dinero y sin que se apreciara mejora alguna en los resultados, sino todo lo contrario.

Antes, como ahora, el denominador común está siendo la falta de transparencia que alcanza niveles de delito, en lo social al menos, lo mismo que el probable enriquecimiento de no se sabe quién, ni tampoco a dónde ha ido a parar tanto dinero. Acudir ahora a la leyenda negra no deja de ser una cortina de humo para ocultar una gestión ruinosa cuando no fraudulenta,

delictiva.

Claro que hay que renovar la industria naval, pero antes es necesario exigir responsabilidades a los que han provocado su desmantelamiento. Los sucesivos gobiernos del PSOE y PP junto con las instituciones, los gobiernos autonómicos que, a través de Pymar, organizaron este entramado con la necesaria colaboración de los sindicatos oficiales CCOO y UGT, decidieron y firmaron los despidos y el cierre de astilleros, a pesar de tanta subvención y de contar con un 'tax lease' tan ventajoso.

A modo de epílogo, el balance final se resume en miles de puestos de trabajo perdidos y más recortes sociales para cubrir los 2.800 millones presuntamente defraudados. Independientemente o además de lo que acuerde la CE en Bruselas el 17 de julio.

La Haine
www.asturbulla.org

---

https://www.lahaine.org/est_espanol.php/asturies-el-tax-lease-y-los-astilleros