

Spantax remunta el vol

La companyia «charter» Spantax, amb seu a Mallorca, tornarà a volar els primers dies de 1989. Una oferta realitzada pel baró Von Wernitz, en nom d'un «broker», ha donat com a garantia 3.000 milions de pessetes i la conservació de 400 llocs de treball.

Josep Maria Solsona

La companyia *charter* mallorquina, la principal accionista de la qual eren la família Bay, va nàixer com a resposta a la demanda innegable del turisme que arribava per milions a Mallorca. Una flota considerable, cinc avions, les millors instal·lacions, set-cents treballadors i comandes que augmentaven cada temporada considerablement, aquest n'era l'actiu.

Arriba la crisi

A poc a poc, era l'inici dels 80, els rumors d'una possible crisi de la companyia prenen forma. El deute amb l'estat, tant amb Aviació civil com amb Hisenda, no tarda a fer-se públic, i els membres del comitè d'empresa denuncien davant dels mitjans de comunicació el seu temor: «Volen acabar amb la companyia». ¿Per què?, ¿quina pot ser la raó? «Sembla que la companyia deu a l'estat deu mil milions» s'arribà a dir. Mentrestant, i enmig d'un silenci sospitós, els propietaris començaren a desprendre's dels béns que posseïen a Madrid o a Canàries. Qualsevol podria deduir, després d'observar el volum de les comandes, que la companyia hauria de produir beneficis importants. L'anunciada *mà negra* va minant els ànims i l'esperança d'uns treballadors que decideixen intervenir, amb la sol·licitud d'una entrevista, davant dels representants de Patrimoni Nacional i Hisenda.

En efecte, d'aquesta primera entrevista, a la qual en succeïrien moltes més, es dedueix que Spantax té un deute amb l'estat de quasi 20.000 milions de pessetes, però «l'estat està disposat a intervenir i a salvaguardar els llocs de treball». Això no obstant, l'afer, l'escàndol, ja està servit, els rumors es disparen i la companyia i els seus quasi set-cents treballadors viuen mesos d'incertesa i de por. L'estat nomena primer un interventor, i més tard un altre. Promeses, reunions amb el Comitè, intencions que parlen de sanejament econòmic i de mala gestió mentre que

la realitat transcorre per un altre costat, amb salaris que no es paguen i una menor credibilitat en un mercat en què la competència és cada dia major.

A Marivent

Un dia de primavera, Spantax suspèn les operacions i anuncia la fi de tots els vols concertats. A partir d'aquest moment, algunes denúncies acusen diversos col·laboradors de Rodolfo Bay, i a ell mateix, de sostreure



¿Com és possible perdre 20.000 milions tenint clients de sobra?

documentació de la companyia de les seues oficines de Palma, tractant d'ocultar una realitat denunciada pels treballadors.

El Comitè, sorprenentment, emprèn accions de protesta davant de la Delegació de Govern, les institucions autonòmiques i, fins i tot, el mateix rei. En efecte, la manifestació a les portes del Palau de Marivent té una àmplia i lògica repercussió en tots els mitjans de comunicació de l'estat. Era la primera vegada que uns treballadors es manifestaven davant del rei. En Joan Carles, fent gala d'una sensibilitat que no tingueren alguns membres del govern, entre els quals el ministre de Transportes Abel Caballero, encarrega a persones de la seua confiança que s'entrevisten amb representants del Comitè i que elaboren un expedient al respecte.

Mentrestant, els assessors legals dels

treballadors interposen una demanda en un jutjat de Palma contra Rodolfo Bay a fi que comparezca per a explicar els detalls d'allò que consideren un frau legal. Bay declara finalment a Palma entre els esbroncs del públic, però el vertader problema continua sense solució: la recuperació d'uns llocs de treball sorprenentment suspesos.

No obstant això, la constància dels treballadors fa que alguns empresaris consideren la possibilitat d'adquirir la companyia, fins i tot amb aquest deute important.

Finalment, el baró Von Wernitz, en nom d'un *broker*, fa una oferta final: la garantia per tres mil milions de pessetes i la conservació d'uns 400 llocs de

treball. Els últims dies de setembre, quan la temporada turística s'acaba, Von Wernitz firma a Madrid l'adquisició de la companyia. A partir d'aquest moment, la ferma promesa que «començarem a volar al principi de l'any que ve». Els diners arribaren del Líban, la gestió d'EUA, el gestor d'Alemanya, ¡tant fa! Quatre-cents treballadors continuaran, malgrat tot, en la seua professió, malgrat la *mà negra* que, alguns ho asseguruen, continua amenaçant. El secret, no obstant, no ha estat aclarit, ni han estat aclarits ni s'ha donat resposta a determinats interrogants. ¿Qui hi havia realment darrere de Spantax? ¿Com és possible perdre quasi 20.000 mil milions de pessetes amb la cartera de comandes més important de l'estat espanyol? ¿Per què l'estat no va intervenir mai a pesar del deute que amb ell s'havia contret? □