

# PORTADA





# Espanya al servei d'Iberia

La fallida de Spanair ha desfermat una allau de crítiques per la participació de la Generalitat en la companyia, amb un capital de 140 milions d'euros. Però la nineta dels ulls d'AENA i de l'estat, Iberia, i les seves dues branques, Vueling i Air Nostrum, engreixen els seus comptes des de fa molts anys amb quantitats ingents, en forma de subvenció declarada, contractes publicitaris milionaris i infraestructures al seu servei, com ara la T4 i la T1 de Barcelona, que han costat 9.000 milions d'euros a fons perdut de la butxaca dels contribuents.

**S**panair ja és història. L'aerolínia catalana és, des del proppassat 27 de gener, una companyia a extingir. Aquell dia, poc després de les sis de la vesprada, la companyia va anunciar el cessament de les activitats, després d'una maratoniana reunió on els membres del consell d'administració van certificar la inviabilitat econòmica de la firma. D'aquesta manera es posa punt final al desig, expressat en una reunió empresarial al IESE el març del 2007 i cobejat per la Generalitat, de convertir l'aeroport del Prat en un *hub* internacional, és a dir, en un aeroport amb vols de llarg recorregut, que tinguera com a companyia de referència Spanair. La fallida –hi coincideix tot-hom– implica una desfeta important per a les ambicions logístiques, empresarials, econòmiques i, en definitiva, nacionals de Catalunya.

L'anunci arribava després de setmanes de rumors sobre el futur de l'aerolínia, que arrossegava problemes econòmics greus. Els anys 2009 i 2010 la companyia va tancar amb pèrdues per valor de 186 i 116 milions d'euros, i ara s'ha sabut que tenia deutes contrets per valor de 474 milions. Tot i que el certificat de defunció no va arribar fins el divendres 27, el malalt va entrar a la unitat de cures intensives durant el gener, quan Qatar Airways rebutjà l'opció de convertir-se en soci de la companyia en canvi d'una injecció de 150 milions d'euros. Fins i tot abans, a principi d'estiu, la Generalitat havia encomanat al banc inversor Lazard que hi buscara un soci. La negativa qatariana deixava el futur de l'aerolínia en mans de la Generalitat de Catalunya, que responia, en darrera instància, per Iniciatives Empresarials Aeroportuàries (Ieasa), el conglomerat d'institucions públiques que des del 2009 pretenia catalanitzar l'empresa i que en controlava el 85,62% de les participacions. En formaven part les societats Catalana d'Iniciatives, Volcat 2009, Turisme de Barcelona, Avançsa i Cimalsa. No era la primera volta que la Generalitat havia de decidir sobre el futur immediat de Spanair. Des del 2009, govern i Ajuntament de Barcelona hi havien injectat més de 120 milions d'euros.

Tanmateix, en aquesta ocasió les circumstàncies eren diferents. Les es-



## Spanair, un miratge que s'envola

El divendres 27 de gener Spanair anunciava abruptament la seua fallida i cancel·lava totes les operacions planificades. El tancament estronca el somni de convertir aquesta línia aèria en la companyia de bandera catalana i en la impulsora del Prat com a aeroport de connexió internacional.

tretors financeres de la Generalitat i el consegüent descontentament públic per les retallades feien de mal veure que les administracions públiques continuaren irrigant-hi capital. Així

doncs, l'equip d'Artur Mas va haver de claudicar davant l'evidència, i assumir que el sosteniment de Spanair a través del capital públic resultava inviable. El moment de tocar de peus



a terra havia arribat. Divendres, van caldre cinc hores perquè el president de la companyia, Ferran Soriano, assumira que dissabte cap avió amb el logotip de Spanair no s'enlairaria. “Els accionistes van veure que no hi havia prou liquiditat per a continuar”, va dir a tall d’explicació Soriano la setmana passada. “Hem liderat la cerca de socis, però en un moment determinat els accionistes decideixen que no s’ha de buscar més”, va apuntar. El president de l’aerolínia va intentar fins a l’últim moment que Mas reconsiderara la seua actitud.

Dificultats financeres a banda, els gestors de la firma han topat amb moltes circumstàncies adverses que han menat a aquest desenllaç. Cal tenir en consideració que els actuals gestors governen aquesta nau des del 2009. L’objectiu era reactivar una companyia que anava a la deriva, que no gaudia de bona imatge ni tenia un model clar de

negoci i que, per si no n’hi havia prou, havia patit un any abans un greu accident en què havien mort 154 persones. Amb aquests precedents, l’equip de Soriano va encarar l’objectiu de reestructurar-la i capgirar la imatge de la companyia, amb el propòsit darrer que oferira vols de llarga distància. Tanmateix, el moment per a redreçar la companyia no podia ser més delicat. Els fons inicials es van haver de gastar en un llarg i costós procés de reestructuració. Alhora, el Prat, base d’operacions de la companyia, va obrir les portes a Ryanair, una firma que, amb preus molt més competitius, s’encarregava d’algunes de les rutes tradicionals de Spanair. Sense temps per a convertir-se en una companyia amb rutes de radi ampli, amb els preus dels carburants pels núvols, l’aixeta del crèdit tancada (de fet, durant l’any passat, cap entitat financera no accedí a donar-li crèdit), i un seguit de dificultats heretades, els problemes van començar a amuntegar-se a la taula de Soriano.

**Turbulències insalvables.** El final de Spanair, la segona aerolínia en volum de passatgers transportats del Prat, deixa sense feina 2.600 treballadors directes i uns 1.000 d’indirectes, corresponents a la companyia de *handling* Newco. A més a més, l’empresa deixa darrere seu un reguer de deutes als quals difícilment podrà fer front ni totalment ni parcialment, perquè cal tenir en compte que tant la seu com la flota d’avions eren de lloguer. Segons les dades procedents de la documentació que dilluns va presentar al concurs voluntari de creditors, la companyia arrossega un passiu de 474 milions d’euros, una quantitat que augmentarà una volta es computen les sancions anunciades pel Ministeri de Foment espanyol, els retorns als prop de 500.000 usuaris que tenien bitllets comprats i les indemnitzacions als 2.600 treballadors.

Els principals perjudicats per la liquidació (viatgers a banda) són els socis de la companyia, que aquests darrers anys havien aportat capital i havien donat crèdits amb la intenció de recuperar la inversió. Segons la documentació presentada davant el jutjat mercantil número 10 de Barcelona,

260 dels 474 milions d’euros de deute corresponen als socis de la companyia. I d’aquests 260, quasi un centenar corresponen a les diverses firmes de capital públic que participen en l’accionariat a través de Ieasa, mentre que els 165 restants procedeixen de la companyia Scandinavian Airlines (SAS), que en el passat en fou propietària i que ara retenia el 10,92% de les accions. A banda, Spanair té un deute bancari de 50 milions d’euros per un crèdit sindicat liderat per “la Caixa” (a la qual en deu 10), a més de 20 milions més pendents de cobrament amb la Seguretat Social i Hisenda. És previst que aquest dimecres els consellers d’economia, Andreu Mas-Colell, i de Territori, Lluís Recorder, compareguen a iniciativa pròpia davant el Parlament per a explicar el paper que el govern ha tingut fins ara respecte a l’aerolínia. Ara per ara, la Generalitat és alhora sòcia capitalista, creditora a través de l’Institut Català de Finances i, a més a més, medidora entre l’aerolínia i els treballadors acomiadats.

**Vent de cara.** La liquidació de Spanair esvaeix un projecte aeroportuari que el món empresarial i polític català considerava estratègic per al futur del Principat. L’ambició de tenir una aerolínia de bandera catalana i un aeroport de primer nivell va fer-se pública el 22 març del 2007. 136 entitats van aplegar-se a l’auditori del IESE per a assistir a un acte acadèmic que duia per títol “L’aeroport de Barcelona, infraestructura clau per al futur de l’economia catalana i espanyola”. L’acte volia ser un esperó perquè els empresaris s’implicaren i prengueren consciència d’una circumstància molt concreta.

I aquesta circumstància era la subsidiarietat a què quedava relegat el Prat respecte a l’aeroport de Barajas. Perquè si bé el Prat havia sabut situar-se entre els primers centres aeroportuaris d’Europa (l’any 2007 en fou el vuitè, amb 33 milions de passatgers transportats), l’esforç dels successius governs espanyols per potenciar Barajas havia fet que Barcelona a penes disposara de vols intercontinentals. El Prat, doncs, era un aeroport capdavanter a Europa, però no figurava en la Champions aèria. L’empresari català que volguera vi-



JORDI PLAN

**Acte en favor d'una gestió adequada de l'aeroport del Prat, que va tenir lloc a l'auditori del IESE el març del 2007.**

atjar a l'Amèrica Llatina o a Àsia havia de fer parada a Madrid. I, de la mateixa manera, l'empresari mexicà o indi que volguera obrir negoci a Catalunya, havia de passar per la capital espanyola. Les implicacions, des del punt de vista del món econòmic i empresarial, no eren pas menors.

El món econòmic i empresarial va voler rebel·lar-se contra aquesta reali-

tat, en aquell acte del març del 2007. Calia aplegar esforços per a convertir Barcelona en "una ciutat de sostre alt a través del seu aeroport, perquè és aquesta infraestructura la que marca jerarquies i centres entre les economies", segons que va dir en aquell acte Andreu Mas-Colell, l'actual conseller d'economia, que aleshores va participar-hi com a catedràtic d'economia

de la Universitat Pompeu Fabra. Per a aconseguir-ho tot plegat, calia una gestió autònoma –qüestió que depenia de Madrid– i una aerolínia que s'hi arriscara. Sense la concreció de la primer part –i veient que Iberia, definitivament, volia jugar fort a Barajas–, les administracions catalanes començaren a moure fitxes per a assolir el segon objectiu. I es fixaren en Spanair, una aerolínia fundada l'any 1986 propietat de l'escandinava SAS, que feia rutes dins l'estat espanyol i a Europa. Les diverses administracions catalanes començaren a moure fils perquè els mateixos empresaris que havien estat a l'acte del IESE s'implicaren en el projecte de catalanitzar Spanair. Les bones paraules i els gestos, però, no es van concretar en aportacions econòmiques (més ben dit, no en la mesura que era desitjable, perquè un grup d'empresaris, aixoplugats sota FemCat, sí que s'hi abocaren). La crisi havia començat a tocar a la porta i l'entusiasme inicial es va esvanir. Les aportacions públiques, per la via de Turisme de Barcelona, Catalana d'Iniciatives i la Fira, que nodreixen Ieasa, van maquillar la desbandada. Tanmateix, el vent bufava massa fort i de cara perquè aquesta aeronau arribara a enlairar-se.

*Violeta Tena*

## Sense bitllet i desconnectats

La fallida de Spanair deixa darrere seu un buit aeri considerable. La companyia catalana operava des del Prat 42 rutes en temporada alta. Només l'any 2011 va traslladar 4,3 milions de passatgers amb destinació o origen a Barcelona. La sobtada desaparició de l'aerolínia obri un sucós negoci per a la competència, que ja s'escarrassa per tal de clavar un mos al pastís que deixa la catalana. Dilluns, Vueling, la companyia amb participació d'Ibèria, va anunciar un increment del 50% de la capacitat des del Prat, que inclou 33 freqüències i dues rutes noves. Per una altra banda, Iberia va anunciar que afegia tres vols diaris el pont aeri entre Madrid i la capital catalana, mentre que Ryanair es va mostrar partidària d'assumir una part de la quota que fins ara operava Spanair, però sempre en canvi que es reconsideren les taxes que paguen les companyies per a operar des del Prat.

La desaparició de Spanair també ha tingut conseqüències en la connectivitat dels Països Catalans. D'una

banda, la fallida de la companyia incideix en la deficient connexió entre València i Barcelona. A l'absència d'una línia ferroviària de gran velocitat i a una autopista de pagament s'afegeix ara la desaparició d'una ruta aèria directa entre totes dues capitals. Fins ara Spanair operava un vol directe en cada sentit, que tenia una ocupació del 43%. Tot plegat, condemna els qui vulguen fer aquesta ruta a optar entre les tres hores en Euromed o el peatge de 31,70 euros que cal pagar per a circular per l'autopista.

L'altra damnificada és Menorca, un territori insular que ha estat històricament mal comunicat. Spanair hi era la segona aerolínia, tant en nombre de passatgers com en operacions. Sense la companyia catalana, els menorquins hauran de fer escala a València o Barcelona si volen anar fins a Madrid. A més, fins que el 25 de març Vueling no incrementa les connexions, Menorca estarà connectada amb Barcelona per només dos vols al dia.