



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

PARLAMENT DE CATALUNYA	Secretaria General
REGISTRE GENERAL	
29 MAIG 2015	
ENTRADA NÚM.	118225
N.T.	/10

26A-00003/MO

Ref.: 261DCC29051500001

A LA MESA DE LA COMISSIÓ D'INVESTIGACIÓ SOBRE LA FALLIDA DE SPANAIR

Dolors Camats i Luis, portaveu, David Companyon i Costa, diputat del Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa, membres de la Comissió d'Investigació sobre la Fallida de Spanair, presenten, d'acord amb el que estableix l'article 58.6 del Reglament del Parlament, les propostes de conclusions següents per tal que, una vegada debatudes a la Comissió d'Investigació sobre la Fallida de Spanair, siguin incloses en el dictamen que ha d'ésser debatut pel Ple del Parlament.

La Comissió d'Investigació sobre la Fallida d'Spanair té una característica diferencial en relació a altres Comissions d'Investigació que ha endegat el Parlament de Catalunya i que tenen per objectiu escatir responsabilitats polítiques en l'actuació de les administracions públiques, en especial de l'Administració de la Generalitat, en relació als assumptes públics i el bon govern, entès com la defensa dels interessos públics i del "bé comú".

Juan José Sánchez Burniol escrivia recentment: *"És sabut que sense control judicial no hi ha Estat de dret, i que sense control polític no hi ha Estat democràtic. Les comissions d'investigació són un dels instruments més eficaços de control parlamentari sobre la política del Govern a disposició de l'oposició. El seu origen està a la pràctica parlamentària britànica del segle XVI, però avui estan previstes per totes les constitucions posteriors a la Segona Guerra Mundial. A Espanya les ha reconegut la vigent Constitució. El seu objecte és doble: depurar situacions de corrupció o diagnosticar un problema polític.*

La força de les comissions d'investigació rau essencialment en la seva publicitat. Tan cert és això que el professor Aragón sosté que la seva eficàcia no està a poder fer caure el Govern, sinó a sotmetre'l a la crítica i al debat amb publicitat. Però aquesta crítica està subjecta a un límit: s'ha de constrènyer a dilucidar la responsabilitat política dels governants, cosa que no impedeix que una activitat privada pugui ser objecte d'una comissió d'investigació, sempre que la seva transcendència li atorgui una dimensió pública. Però s'ha de remarcar que el dictamen d'una comissió no pot declarar la culpabilitat jurídica de ningú, sinó només ha d'establir la responsabilitat política, per acció o omissió, del poder públic a què l'assumpte investigat concierneix, cosa que significa que



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

PARLAMENT DE CATALUNYA	
REGISTRE GENERAL	
00002 29.05.15118225	
NÚM. DE FULL	NÚM. D'ENTRADA

aquestes comissions no poden establir la veritat judicial, sinó només emetre una opinió. L'important, per tant, és més la tasca investigadora que el dictamen final. O, dit d'una altra manera, el més transcendent és el fet mateix de la investigació -l'activitat fiscalitzadora- que acorda el Parlament com a representant de tots els ciutadans."

La Comissió d'Investigació sobre la Fallida d'Spanair alhora d'escatir si hi ha responsabilitats polítiques, si que té delimitada la responsabilitat jurídica o penal doncs existeix una sentència que estableix la culpabilitat del Consell d'Administració -en el qual era majoritari la Generalitat de Catalunya i en la qual, mitjançat l'empresa pública AVANÇA, exercia en els mesos previs a la fallida com a administrador de facto.- Una sentència que és prèvia a la constitució d'aquesta Comissió.

El Jutjat Mercantil número 10 de Barcelona en una sentència (recorreguda pels condemnats) falla qualificar com a culpable el concurs d'Spanair SA i condemna solidàriament a les següents persones: Ferran Soriano Compte, Michael Balint Szucs, Fira Internacional de Barcelona, Miquel Marti Escursell, Jordi Rafael Bago Mons, Josep Maria Benet Ferran, Inversions Turístiques I Comercials 2009, S.A., Josep Mateu I Negre, Catalana D'iniciatives, S.A. en Liquidació, Benny Zakrisson, Empresa de Promoció I Localització Industrial de Catalunya (Avançsa) i el condemna al pagar solidàriament deu milions vuit-centes un mil set-cents setze euros amb vuitanta-cinc cèntims (10.801.716,85Eur) en concepte de dèficit concursal.

El jutge, Sr. Juan Manuel de Castro Aragonès, a la pàgina 59 de la sentència després d'analitzar la situació d'insolvència d'Spanair i el seu agreujament conclou:

"No obstante lo anterior, y a los efectos de determinar el nexo causal entre la conducta de los miembros del Consejo de Administración y el daño causado, que a continuación deberá ser cuantificado, considero que es necesario hacer referencia a las siguientes circunstancias que lo configuran, todas ellas acreditadas en los presentes autos:

i. El conocimiento directo que todos los miembros del Consejo de Administración tenían, tanto a nivel de Comisión Ejecutiva como en las propias reuniones de este órgano, sobre las constantes tensiones de tesorería y falta de liquidez de la concursada, con necesidad constante de obtener financiación externa, llegando a celebrarse reuniones del Consejo en el que se planteaba la presentación de la solicitud de concurso voluntario

ii. El asesoramiento de expertos independientes ajenos a la sociedad y de los auditores de SPANAIR que, si bien informaban de la viabilidad de la misma,



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

PARLAMENT DE CATALUNYA	
REGISTRE GENERAL	
- 00003 29.05.15 118225	
NÚM DE FULL	NÚM D'ENTRADA

dicha viabilidad dependía siempre de la constante financiación externa, la cual se obtenía en el último momento y no era suficiente de forma recurrente para sostener la estructura de gastos de la sociedad, así como de la entrada de un potente socio inversor

iii. El seguimiento que los miembros del Consejo de Administración realizaban, en las distintas reuniones de este órgano, sobre las negociaciones con Qatar Airways para la entrada de dicha línea aérea en el capital de SPANAIR como única forma de salvar el negocio y la viabilidad de la sociedad

iv. El hecho de que, a pesar de todas estas circunstancias y aun conociendo las mismas, se continuara dando al exterior y al mercado una imagen de solvencia económica que en realidad ocultaba una precaria situación económica”.

El jutge estableix dons les responsabilitats jurídiques del Consell d'Administració d'Spanair en la seva fallida i conclou que el concurs és culpable atès que: *“se presume la existencia de dolo o culpa grave, salvo prueba en contrario, cuando el deudor o, en su caso, sus representantes legales, administradores o liquidadores: 1º Hubieran incumplido el deber de solicitar la declaración del concurso”, así como del Artículo 164.1 de la misma Ley, que prevé que “el concurso se calificará como culpable cuando en la generación o agravación del estado de insolvencia hubiera mediado dolo o culpa grave del deudor o, si los tuviere, de sus representantes legales y, en caso de persona jurídica, de sus administradores o liquidadores, de hecho y de derecho, apoderados generales, y de quienes hubieren tenido cualquiera de estas condiciones dentro de los dos años anteriores a la fecha de declaración del concurso”.*

El jutge estableix en la sentència que existeix un retard de cinc mesos entre la data límit de presentació del concurs voluntari de creditors i la data en la que finalment va ser presentat el 28 de gener de 2012. Aquest retard va provocar unes pèrdues de 72 milions d'euros i va agreujar la situació d'insolvència d'Spanair, malgrat que la companyia aèria seguia transportant passatgers des de juny de 2011 ja no podia finançar-se pel resultat del seu negoci, sinó només per les injeccions de liquiditat de la Generalitat de Catalunya a través de AVANÇA i de l'Ajuntament de Barcelona a través de Fira Barcelona que van atorgar a la companyia préstecs participatius en el cas d'AVANÇA per un total de 81 milions d'euros o crèdits per part de Fira Barcelona per un import de 10 milions d'euros.

Independentment del fet, que formarà part de les conclusions, que unes administracions públiques decideixin prestar diners de tots els ciutadans en un projecte en el que existien tots els dubtes sobre la seva viabilitat, tal com posen de manifest les actes de les reunions del Consell d'Administració i de la Comissió Executiva, en las quals se parla constantment de la “greu situació eco-



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

PARLAMENT DE CATALUNYA
REGISTRE GENERAL

00004 29.05.15 118225

NÚM. DE FULL

NÚM. D'ENTRADA

nòmica" i les "forts i constants tensions de tresoreria", els 91 milions d'euros aportats en forma de préstecs a Spanair per part de la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona, entre juny de 2011 i gener de 2012, mitjançant FIRA i AVENÇSA no eren per "enfortir el projecte empresarial o la seva viabilitat" sinó que eren destinats a les despeses fixes com salaris o quotes de la Seguretat Social, atès que el negoci generat per Spanair no era capaç de fer-hi front.

Tal com recull la sentència els 91 milions prestats entre juny de 2011 i gener de 2012 van ser destinats a: *"Según consta acreditado en autos, el dinero público recibido - FIRA y AVANÇSA - fue destinado al pago de las nóminas de los trabajadores, de las cuotas de Seguridad Social, de las retenciones y otros tributos de la AEAT, de las cuotas de los distintos contratos de leasing operativo de los treinta y un (31) aviones, que no eran propiedad de la compañía, y del combustible necesario para que los aviones realizaran las rutas comprometidas, a los efectos de no perder los slots vendidos en su día por AENA. Sin embargo, dicho dinero no sirvió para pagar otras deudas de la compañía, tales como otros proveedores habituales, préstamos bancarios, otros suministros y la deuda de AENA/AEAT, esta última porque la concursada consideraba, contrariamente a lo que se ha concluido, que dicha deuda no era exigible."*

És a dir, des de juny de 2011 quan Spanair entra en insolvència les pèrdues d'exploració s'acumulen exponencialment i en cap cas les injeccions de capital en forma de préstec serveixen per eixugar el deute, sinó per seguir operant amb la intenció de salvaguardar l'únic actiu de la companyia: els slots a l'aeroport de Barcelona amb vistes a l'entrada en el capital d'Spanair d'un soci estratègic, malgrat que cada bitllet venut i cada vol augmentava les pèrdues d'Spanair.

De la documentació estudiada per la Comissió i de les exposicions dels compareixents en cap cas s'ha pogut rebatre les conclusions de l'administració concursal i que són el nucli dels treballs de la Comissió sobre la fallida d'Spanair i ahora formen part de la sentència: *"Con base en todo ello, la administración concursal sitúa el momento de la insolvencia, en cuanto a sobreseimiento general de pagos, el 30 de junio de 2011, en el cual había un 20% de deuda vencida e impagada sobre el pasivo concursal no subordinado, por importe de 50.156.476,58 Euros, comenzando ese ejercicio con un 7%. En cuanto a la relación con el gasto total mensual, la proporción a 30 de junio de 2011 era del 76% y comparando deuda vencida con pérdidas acumuladas el porcentaje a 30 de junio de 2011 era del 104% del pasivo concursal total, del 235% del pasivo concursal no subordinado y del 94% del pasivo exigible. La deuda vencida a 30 de junio de 2011 era superior a los 50 millones de Euros, habiendo descendido*



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

PARLAMENT DE CATALUNYA	
REGISTRE GENERAL	
- 00005 29.05.15 118225	
NÚM. DE FULL	NÚM. D'ENTRADA

el activo circulante de más 160 millones de Euros en diciembre de 2008 a menos de 90 millones de Euros durante el ejercicio 2011, frente a un pasivo corriente superior a los 250 millones de Euros. Asimismo, el fondo de maniobra se deteriora rápidamente en 2011. Todo ello a pesar de los préstamos realizados durante el ejercicio 2011. Fijada esa fecha, la administración concursal considera que el concurso debió haberse solicitado el 1 de septiembre de 2011."

Situats en l'obligació que estableix la Llei Concursal als administradors de declarar la sol·licitud de concurs com a màxim dos mesos després de la situació d'insolvència (1 de setembre de 2011) els treballs de la Comissió han de consistir en establir les raons i motius pels quals el Consell d'Administració d'Spanair va decidir no declarar-lo fins el dia 28 de gener de 2012 i si se'n deriven responsabilitats polítiques.

LES COMPAREIXENCES

El conjunt de les compareixences corresponents als responsables polítics de la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona del període 2009-2012 van ser coincidents en que la compra d'Spanair s'emmarcava dins d'una "projecte estratègic de país".

L'objectiu polític, institucional, va ser defensat pels diferents consellers dels governs de la Generalitat i regidors de l'Ajuntament de Barcelona del període 2009-2012, donant-se una continuïtat institucional excepcional en el període del qual estem parlant i que va donar lloc a canvis de majories tant a la Generalitat com a l'Ajuntament de Barcelona.

En una sintonia semblant es van expressar les persones compareixents que formaven part dels ens o entitats formades entre les institucions, cambres i entitats empresarials, així com pels membres del consell d'administració corresponents a VOLCAT, empresa que agrupava als inversors privats dins l'accionariat d'Spanair. Tots ells van subratllar la dimensió de país i la importància estratègica de la compra d'Spanair per convertir l'aeroport de Barcelona en un Hub de connexions internacionals.

No es objecte d'aquestes conclusions, ni de la Comissió d'Investigació sobre la Fallida d'Spanair, valorar la dimensió estratègica i les polítiques públiques que es van implementar per aconseguir aquest "objectiu de país" i el model de desenvolupament que comporta en sectors com el turisme, l'economia del coneixement, la potencialitat de la "marca Barcelona", etc. I que, lògicament, cal emmarcar també, dins d'una visió de desenvolupament econòmic que -per exemple- va prioritzar també la construcció de línies i línies d'AVE per sobre de la xarxa de rodalies o la bombolla immobiliària per sobre del dret a l'habitatge,



PARLAMENT DE CATALUNYA

PARLAMENT DE CATALUNYA	
REGISTRE GENERAL	
00006 29.05.15 118225	
NÚM DE FULL	NÚM D'ENTRADA

Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

sinó sí les decisions polítiques que es van prendre per aconseguir l'objectiu de convertir l'aeroport de Barcelona en un Hub van respondre a l'interès general i a un bon ús dels recursos públics.

En general els compareixents institucionals i empresarials no van entrar a valorar la situació econòmica de la companyia i les raons de la seva insolvència. El relat fou majoritàriament que el projecte era viable, com ho demostraven els estudis previs i que les raons de la fallida eren exògens, principalment la crisi econòmica i la baixada de passatgers, l'augment del preu dels carburants, la competència d'altres companyies (fusió entre Clickair i Vueling) o l'entrada de Ryanair a l'aeroport del Prat, d'impediments polítics per part de l'Estat.

Només unes poques compareixences, entre les que destaquem la dels representants de CCOO van posar el qüestió no l'objectiu "de país", sinó tant la absoluta insuficiència dels recursos emprats per aconseguir aquest objectiu, això com la gestió empresarial del nou equip directiu que es va fer càrrec d'Spanair. En la seva opinió el projecte estava destinat al fracàs des del primer dia atesos els pocs recursos emprats tant en aconseguir la viabilitat de la companyia (manca de diàleg amb els sindicats, manca d'un pla de negoci i viabilitat consensuat i conegut pels treballadors, qüestions estructurals com el fet que cap avió fos en propietat la qual cosa comportava un elevat cost en Leasing i alhora amb una flota d'avions molt antiga amb diferents tipus d'avions i elevat cost de manteniment, elevats sous dels pilots que triplicaven els de altres companyies i baixos sous dels treballadors de terra, el canvi de la seu de Palma de Mallorca a Barcelona i el clima laboral altament desmoralitzat de bona part de la plantilla).

Tal com pot trobar-se en nombrosos articles, en la crònica d'actes de l'anomenada "societat civil empresarial" o en els plans estratègics del Govern de la Generalitat hi havia el consens majoritari entre les elits econòmiques i les institucions de la necessitat de l'àrea d'influència econòmica de Barcelona comptés amb un Aeroport que esdevingués un Hub de connexions internacionals en xarxa principalment entre el sud-est asiàtic i l'Amèrica Llatina.

Aquest objectiu es trobava enfrontat a la gestió centralitzada per part de l'organisme públic estatal AENA, que era continuadament posada en qüestió i ja va formar part de les negociacions entre el Parlament de Catalunya, la Generalitat i l'Estat en la redacció de l'Estatut de Catalunya de 2006 sense que s'arribés a un acord per traspasar la gestió de l'Aeroport de Barcelona-El Prat a un ens liderat per la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona. La gestió d'AENA sempre ha tendit a beneficiar l'aeroport de Madrid-Barajas com a aeroport de l'Estat en detriment i en competència amb l'aeroport de Barcelona tant



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

PARLAMENT DE CATALUNYA	
REGISTRE GENERAL	
- 00007 29.05.15 118225	
NÚM DE FULL	NÚM D'ENTRADA

en l'assignació d'slots, tasses i rutes com en inversions tant al propi aeroport com en infraestructures vinculades.

La decisió de la companyia aèria Iberia (que entre els seus principals accionistes comptava amb l'antiga CajaMadrid, una entitat forçament polititzada en la seva gestió) d'abandonar l'aeroport de Barcelona per les seves operacions i concentrar-les a l'aeroport de Madrid-Barajas, deixant la seva filial de baix-cost Clickair per operar des de Barcelona o la política de tasses aeroportuàries d'AENA que va facilitar la implantació de la també companyia de baix-cost Ryanair a l'aeroport del Prat abandonant com els aeroports de Reus i Girona on fins llavors operava amb exclusivitat, comportava una voluntat de convertir l'aeroport de Madrid en un aeroport destinat a especialitzar-se en les connexions internacionals i, conseqüentment, de les principals companyies aèries en detriment del de Barcelona que podia tendir a ser un aeroport destinat a vols interiors, de destinació i arribada i els de companyies de baix cost. Les perspectives per l'aeroport de Barcelona eren ser un aeroport subsidiari del de Madrid i a nivell europeu un aeroport de "tercera categoria"... malgrat comptar amb la nova terminal T1.

LA COMPRA D'SPANAIR

El 2008 la situació financera d'Spanair, agreujada per l'accident aeri del 20 d'agost on van morir 154 persones en la maniobra d'enlairament a l'aeroport de Madrid-Barajas, va portar a l'accionista d'Spanair, la companyia aèria sueca SAS, a anunciar la seva intenció de retirar-se d'Spanair. SAS va xifrar el preu de venda d'Spanair en uns 300M€, però compra d'Spanair va ser rebutjada per diferents companyies aèries atès no només el seu deute, sinó també els elevadíssims costos d'explotació, principalment el cost de la plantilla, del leasing i antiguitat dels avions, a més de la deficient reputació de la marca després de l'accident esmentat.

Spanair, amb seu a Ciutat de Mallorca, va aparèixer com l'oportunitat de comptar amb una companyia de bandera que tingués l'aeroport de Barcelona. Fira Barcelona i Catalana d'Iniciatives van liderar les negociacions que van fructificar amb la venda d'Spanair del 80% del capital per un euro a Iniciatives Empresarials Aeronàutiques (IEASA) i mantenint SAS dins l'accionariat de la companyia.

L'entrada d'IEASA en el capital social i l'accionariat d'Spanair, el març de 2009, va suposar que la Generalitat de Catalunya y el Ajuntament de Barcelona es convertien en els socis de control indirecte d'Spanair, donat que IEASA, que comptava amb el 85,62% de SPANAIR, tenia como accionistes a CIMALSA amb un 18,91%, AVANÇSA amb un 9,45%, CATALANA d'INICIATIVES amb un 11,34% - totes elles societats públiques dependents de la Generalitat de Catalunya - ,



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

PARLAMENT DE CATALUNYA	
REGISTRE GENERAL	
00008 29.05.15 118225	
NÚM. DE FULL	NÚM. D'ENTRADA

FIRA de BARCELONA amb un 24,11% y TURISME de BARCELONA AMB un 14,18% - ambdues societats o ens dependents de l'Ajuntament de Barcelona i a Volcat - l'empresa creada a tal efecte pels inversors privats - amb un 22%.

LA PARTICIPACIÓ PRIVADA A SPANAIR

A l'opinió pública es va presentar, per contra, una operació liderada per un grup d'empresaris catalans i es posa al seu capdavant a Ferran Soriano com a director general d'Spanair que comptaven amb el suport de la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona, disposats a invertir el necessari per convertir l'aeroport del Prat en un Hub a partir de la compra d'Spanair.

La realitat però era que la participació privada en el capital d'SPANAIR no només era clarament minoritària i subsidiària, sinó que el capital invertit per diferents empresaris agrupats que formaven part de Volcat, tots ells de rellevància dins la societat catalana, en realitat eren en realitat crèdits de l'Institut Català de Finances (ICF) que va concedir, d'acord amb l'informe de la Sindicatura de Comptes més de vint crèdits a entitats privades que tenien com objectiu invertir a SPANAIR.

EL DESLLIÇAMENT D'SPANAIR CAP A LA INSOLVÈNCIA

La realitat acreditada mostra, però, una debilitat manifesta en la gestió per exemple del canvi de seu social de Palma de Mallorca a Barcelona o en capacitat de la companyia de tendir cap a la viabilitat econòmica malgrat els plans de reestructuració o plans de negoci per millorar l'eficiència i reduir costos.

Les pèrdues augmentaven, mes a mes, entre 12 i 20 milions d'euros. La competència d'altres companyies en el preu dels bitllets o l'augment del preu dels carburants només va fer que agreujar aquesta tendència cap a la insolvència, com ho mostra la incapacitat d'Spanair de fer front al pagament de les taxes aeroportuàries a AENA que van arribar a ser de 59.593.303,20 € i que la seva exigibilitat com a deute, és una de les causes de la situació d'insolvència el juny de 2011 d'acord amb que estableix la sentència del Jutjat Mercantil núm. 10 de Barcelona.

La Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona eren plenament coneixedors d'aquesta situació s'obre la necessitat de trobar un soci industrial alhora que, des de maig de 2011, s'efectuen els préstecs participats següents i que es reproduïxen del sumari:

1. El 24 de mayo de 2011 la Generalitat de Catalunya acuerda en sesión de Gobierno autorizar a AVANÇSA a aportar recursos a Spanair, directamente o a través de IEASA, hasta un máximo de 56.000.000 de Euros, mediante préstamo participativo o bien directamente como ampliación



Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

de capital, otorgándose escritura de préstamo participativo el 1 de julio de 2011 y, simultáneamente, entregándose la cantidad de 20 millones de Euros, con entrega de los 36 millones de Euros restantes el 28 de julio, el 29 de agosto y el 27 de octubre de 2011 a través de sucesivas actas notariales,

2. El 31 de octubre de 2011 se suscribe contrato privado de línea de crédito por un importe máximo de 10 millones de Euros por parte de FIRA, en su calidad de accionista de SPANAIR
3. El 30 de noviembre de 2011 AVANÇSA concede a la concursada, previo acuerdo del Gobierno de la Generalitat, un nuevo préstamo de 15 millones de Euros, a través de escritura pública de préstamo participativo, con sucesivos desembolsos parciales el 2 y el 12 de diciembre de 2011 a través de sendas actas notariales
4. El 4 de enero de 2012 se otorga por AVANÇSA nueva escritura pública de préstamo participativo por importe de 10 millones de Euros, previo acuerdo de Gobierno de la Generalitat de Catalunya, dentro del cual se autorizaba a invertir la cantidad máxima de 215 millones de Euros entre 2012 y 2018

Es important ressenyar les deficients auditories efectuades per l'empresa DELOITTE, SL en les quals es minimitzaven els riscos i la greu situació econòmica de l'empresa amb la figura dels crèdits fiscals (BIN's) tot avalant els plans de negoci d'SPANAIR amb els "esperats resultats positius de la companyia", afirmació que com a mínim era incerta i temerària atesa l'evolució del negoci de la companyia.

LA GENERALITAT COM ADMINISTRADOR DE FACTO

La conseqüència més directa d'aquestes aportacions de capital, principalment per part de la Generalitat de Catalunya, fou que AVANÇSA a partir l'acord de Govern de 24 de maig de 2011, és qui és converteix en l'administrador de facto d'Spanair i controla les decisions de la companyia, para lo qual cosa, tal com reconeixen el consellers Mas-Colell, Felip Puig i el secretari d'economia del Govern Albert Carreras al jutge, es celebraven reunions setmanals al Palau de la Generalitat d'una Comissió interdepartamental formada per representants de les diferents conselleries implicades en la gestió d'Spanair i els administradors de la companyia, en la que s'estudiaven no només les activitats i decisions del dia a dia, sinó també l'evolució de las negociacions per l'entrada en el capital social d'un soci industrial.

En relació a entrada d'un soci industrial s'estableixen converses amb Singapore Airlines, Avianca, Turkish Airlines, Lufthansa i Qatar Airways.



PARLAMENT DE CATALUNYA

PARLAMENT DE CATALUNYA	
REGISTRE GENERAL	
- .. 00010 29.05.15 118225	
NÚM DE FULL	NÚM D'ENTRADA

Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

Amb aquesta darrera es signa, el 14 de febrer de 2011, un Memoràndum of Understanding en el qual es preveu la creació d'una nova aerolínia entre Spanair i Qatar Airways que necessitaria entre 150 i 300M€.

Després de les noves aportacions de capital per part de la Generalitat de Catalunya mitjançant AVANÇA, i passant a ser aquesta l'administrador de fet, SPANAIR contracta, el juliol de 2011, al Banc Lazard per accelerar l'entrada d'un soci industrial i estableix relacions amb la aerolínia xinesa HNA i finalment l'octubre de 2011 es crea un equip entre SPANAIR i QATAR per concretar l'entrada d'aquesta darrera en el capital d'SPANAIR, signant-se un nou contracte d'exclusivitat entre les dues companyies que expirava el 23 de gener de 2012. El 7 de novembre de 2011 es signa un Memoràndum of Interest entre no ja SPANAIR, sinó la Generalitat de Catalunya i QATAR Airways sent el més rellevant que el capital invertit per Qatar Airways suposarà el 49% de l'accionariat, es mantindrà la seu a Barcelona i que la Generalitat de Catalunya "invertirà els fons necessaris per continuar l'activitat d'SPANAIR fins al tancament de l'operació". De quina quantitat es tractaria? A quan hagués pujat aquesta operació financera? Hi hagués hagut retorn, era en realitat a fons perdut? Dels treballs de la Comissió no s'ha obtingut resposta, més enllà de la constatació del fet que el Govern hagués seguit el finançament d'SPANAIR i continuat dins l'accionariat de la nova companyia.

La responsabilitat del govern es indubtable i reconeguda en els escrits de resposta al Jutjat Mercantil número 10 de Barcelona. Així en la sentència podem llegir:

"El Sr. Mas-Colell declaró que "hi havia doncs dos objectius clars: (i) salvar la companyia i els milers de llocs de treball que en depenien (més de 4.000), i (ii) aconseguir un objectiu estratègic d'interès general i en benefici del territori: la promoció d'un aeroport internacional a Barcelona, amb connexions amb la resta del món a l'altura de la seva realitat econòmica", que "el govern de la Generalitat, per aquestes raons, va decidir implicar-s'hi des de l'any 2009", que "cada divendres hi havia una reunió interdepartamental per vetllar per la correcta destinació dels diners públics d'acord amb la finalitat de la seva concessió" y que "l'interès general de la Generalitat i el particular de SPANAIR eren compatibles, ja que confluen cap a la creació d'una companyia aèria rendible. Les sinergies eren clares".

"Por su parte, el Sr. Puig, en sus respuestas escritas, confirma las reuniones semanales y declara, entre otras cosas, que "habia un seguimiento de la evolución del negoci i de la seva tresoreria i Avançsa participava a la comissió interdepartamental" y que la Generalitat, a través de AVANÇSA, "figurava com a observador al consell d'administració i a la comissió executiva de SPANAIR".



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

PARLAMENT DE CATALUNYA REGISTRE GENERAL - 00011 29.05.15 118225 NÚM. DE FULL NÚM. D'ENTRADA
--

Per la qual cosa el jutge conclou que la Generalitat, mitjançant AVANÇA era l'administrador real d'SPANAIR atès:

1. L'existència de reunions periòdiques molt freqüents al Palau de la Generalitat entre membres del Consell d'Administració i membres de diferents departaments del Govern per al seguiment de la gestió del dia a dia de la societat 36.
2. La constant i recurrent inversió de capital en la concursada a través de successius préstecs participatius.
3. El seguiment de la destinació d'aquesta inversió pel que fa a l'aplicació de la mateixa a determinades despeses de la concursada.
4. El pilotatge, control i direcció de les negociacions amb Qatar Airways, participant en les diferents reunions amb els representants d'aquesta companyia aèria i viatjant a aquest país àrab.

La responsabilitat en la decisió de no presentar el concurs de creditors quan SPANAIR va entrar en insolvència fou sens dubte una decisió presa des de l'esfera institucional i política, malgrat que en aquests cinc mesos entre setembre de 2011 i gener de 2012 el no haver instat el concurs va suposar augmentar les pèrdues de la companyia en 72 milions d'euros malgrat els 56M€ aportats en aquest període per la Generalitat de Catalunya i els 20 aportats per l'Ajuntament de Barcelona, ambdues institucions mitjançant empreses vinculades.

Cal emmarcar aquestes aportacions de capital a una empresa en una situació d'insolvència, dins d'una situació d'excepcionalitat econòmica, amb una crisi que estava expulsant a centenars de milers de treballadors a l'atur i amb una contracció pressupostària que va tenir com a conseqüència les retallades pressupostàries de l'any 2011 i que van suposar una disminució del pressupost de la Generalitat de Catalunya l'any 2011 del 19,38% i amb especial incidència en els Departaments del Govern amb més despesa social: Salut, Educació, Serveis Socials, Ajuts a les famílies, baixada de salaris i pèrdua d'una paga extraordinària als treballadors públics...

Entre aquestes retallades sobresurt la que el Govern va efectuar sobre la Renda Mínima d'Inserció (RMI) el més d'agost de 2011, passant de 33.000 perceptors a 18.000. Mentre la crisi colpejava amb més duresa que mai als més vulnerables socialment, es disminueix el pressupost destinar a la RMI i es canvien els criteris per accedir-hi... mentre es criminalitzava la pobresa, el Govern seguia invertint "a fons perdut" a Spanair. Mentre el Govern denegava peticions 9.000



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

PARLAMENT DE CATALUNYA
REGISTRE GENERAL

00012 29.05.15 118225

NÚM. DE FULL

NÚM. D'ENTRADA

peticions del serveis socials per a persones en risc d'exclusió social, el Govern signava amb Qatar Airways un compromís "d'invertir els fons necessaris per continuar l'activitat" d'SPANAIR. Aquest exemple mostra clarament quines eren les prioritats del Govern.

Tal com es va manifestar a la Comissió la voluntat dels administradors era superar la situació d'insolvència mitjançant la injecció de nou capital en forma de préstecs participatius a l'espera de que es concretés la entrada d'un soci industrial, Qatar Airways, entrada que no es va produir per l'obertura d'un procediment instat per diferents companyies aèries que entenien que les ajudes rebudes per SPANAIR eren contraries al dret comunitari. Qatar Airways davant la possibilitat que la Comissió de la Competència de Brussel·les decidís multar SPANAIR si aquestes ajudes fossin considerades contràries a dret i va decidir retirar-se de l'acord amb la Generalitat i aquesta va anunciar que suspenia les injeccions de capital.

Aquest fet va comportar una situació de "shock" entre la plantilla que va dur al Consell d'Administració a suspendre els vols per motius de seguretat i a presentar el concurs de creditors amb un passiu de 587.464.116,43€, acomiadar amb un ERO més de 4.000 treballadors directes i indirectes, 2.500 d'Spanair i 1.500 de Newco, empresa de handling que concentrava el 80% de la seva activitat amb Spanair. 30.000 passatgers es van quedar a terra i més de 300.000 va ser el nombre de clients afectats.

Finalment com s'esmentava al començament, el Jutjat Mercantil va sentenciar que el concurs va ser culpable per no haver-lo instat quan era manifesta la situació d'insolvència i va condemnar el Consell d'Administració.

1. CONCLUSIONS

1. El primer que es detecta de la informació sobre la fallida d'Spanair és la manca de coherència entre el objectiu polític (desenvolupar un Hub a l'aeroport de Barcelona) i l'eina emprada per aconseguir-los (la compra d'SPANAIR).
2. Es van subvalorar aspectes claus per aconseguir els objectius polítics i institucionals: la inversió necessària per constituir l'aeroport de Barcelona en un Hub, l'evolució del mercat ja en situació de crisi l'any 2009 i les seves tendències d'agreujament, la competència d'altres aerolínies més eficients econòmicament, els efectes de la no col·laboració de l'Estat en aquests objectius de les institucions catalanes i els riscos deri-



Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerrà Unida i Alternativa

vats de la inversió en una companyia clarament deficitària en el seu compte d'exploració en la que les despeses fixes eren molt superiors als beneficis generats per l'activitat de l'aerolínia.

3. De tots ells, el més rellevant és que la inversió necessària a curt i llarg termini per aconseguir l'objectiu polític i institucional hauria d'haver estat una inversió clarament superior a la realitzada per les administracions públiques i inversors privats en la compra i gestió d'SPANAIR. Així mateix, malgrat tots els informes previs a la compra d'SPANAIR, estudiats per la Comissió, menysvaloraven o simplement no analitzaven els riscos reals i potencials d'una companyia que en el seu resultat operatiu era insolvent, per tant es considera que l'elecció de l'instrument per portar a termini la consecució de l'objectiu polític: la compra d'SPANAIR per la seva situació financera i elevats costos.
4. El factor de maduració del projecte, vinculat a l'objectiu polític, era un "tempo" impossible de jugar: la reconversió de la companyia aèria amb la urgència de crear el Hub vinculat a la inauguració de la T1 de l'aeroport de Barcelona.
5. Sembla que l'oportunitat d'adquisició d'Spanair per un euro (és a dir una empresa sense valor real i amb grans pèrdues) va amagar la prudència necessària per a valorar el que s'anava a fer.
6. En la compra d'SPANAIR hi ha errors d'apreciació i gestió, però també hi va haver-hi interessos espuris que van actuar perquè SPANAIR seguís operant quan SAS la va posar en venda, interessos que van influir en els informes previs i en la presa de decisions atès que, a tall d'exemple, tant SAS com Lufhansa hi sortien perdent si la companyia deixava d'operar. Amb dues companyies van tenir en paper decisiu en la decisió de la compra d'SPANAIR.
7. L'entrada de capital públic ha de respondre a necessitats molt ben definides, amb valoracions tècniques ben instrumentades i amb mecanismes que permetin un control real de la inversió des de dins del projecte i sobre ells es pugui exercir un control democràtic tant des de les institucions com des de la ciutadania.
8. La fórmula emprada de donar una imatge de "projecte privat amb suport de les institucions" era manifestament falsa. La compra d'SPANAIR no va ser una "joint venture" d'una empresaris disposats a corre el risc de remuntar una companyia aèria i fer d'ella una companyia amb capacitat de generar prou trànsit i flux de passatgers per fer de motor d'un Hub a Barcelona. La inversió privada, a més de consistir en crèdits de l'ICF, era



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

PARLAMENT DE CATALUNYA	
REGISTRE GENERAL	
00014 29.05.15 118225	
NÚM. DE FULL	NÚM. D'ENTRADA

absolutament insuficient per actuar amb poder real dins la companyia, aquest poder era en realitat un pacte polític amb la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona que no corresponia al capital aportat en l'accionariat i forma part de l'evidència constatada que era ridícul si del que parlem es de convertir l'aeroport de Barcelona en un Hub.

9. L'empresariat organitzat no va apostar realment per l'objectiu polític i institucional descrit anteriorment. El seu pes fou clarament residual malgrat va voler o se li va permetre per raons polítiques, exercir el lideratge real i formal del projecte, quan en realitat el seu paper fou el de "company de viatge" sense invertir el realment necessari per dur a terme el pla de negoci d'SPANAIR.
10. La gestió de la companyia va ser errònia en alguna de les decisions estratègiques i en una visió realista del volum de pèrdues acumulades i generades per SPANAIR, que de fet eren superiors a la pròpia inversió: és a dir es cobrien les pèrdues invertint i el desenvolupament empresarial es feia amb manca de recursos i accedint a costos d'explotació externs.
11. La fallida d'Spanair ha estat més un intent de salvació empresarial no reeixit que el desenvolupament d'un projecte estratègic.
12. Entenem que existeixen responsabilitats polítiques en l'anàlisi empresarial del Govern envers l'operació de compra d'Spanair, en la qual no es van mesurar correctament els riscos que comportava per a la inversió pública i per un projecte considerat estratègic; en la voluntat manifesta de fer aparèixer la compra l'Spanair com una operació liderada per empresaris catalans amb el suport de les institucions catalanes, quan en realitat era la inversa i en la manca de transparència i control democràtic per part de la ciutadania del retorn econòmic i social d'una inversió feta en un context de crisi econòmica i avalada, bàsicament, per informes de consultores amb interessos en el sector.
13. Entenem que existeixen responsabilitats polítiques en la gestió de la companyia i especialment envers a l'actuació del Govern en la decisió de no instar el concurs de creditors atesa la insolvència de la companyia i l'agreujament de les pèrdues de la mateixa en 72 M€ amb el conseqüent impagament a proveïdors.
14. Entenem dins de l'àmbit de les responsabilitats polítiques en la fallida d'SPANAIR, l'existència de responsabilitats ètiques atesa la situació de crisi econòmica i patiment social, en el marc de la situació pressupostària de la Generalitat i les retallades socials que el Govern havia endegat



PARLAMENT DE CATALUNYA

PARLAMENT DE CATALUNYA	
REGISTRE GENERAL	
00015 29.05.15 118225	
NÚM. DE FULL	NÚM. D'ENTRADA

Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

atenent les prioritats del Govern d'Artur Mas, avalat pel seu soci d'aleshores el Partit Popular, entre escollir "salvar un projecte empresarial" o "salvar persones socialment vulnerables" i en el fet de voler fer servir d'excusa els llocs de treball que es podien perdre a Spanair, doncs dins del Memoràndum entre la Generalitat i Qatar Airways el projecte era constituir una nova companyia aèria i no la continuïtat d'SPANAIR i la seva plantilla.

2. RECOMANACIONS I PROPOSTES DE MILLORA

1. Impulsar una Llei d'Avaluació d'Impacte i Auditoria Social de les inversions, projectes empresarials i sector públic del Govern de la Generalitat
2. Revisar i modificar la normativa de contractació del sector públic amb la finalitat que la inversió en un projecte públic no es pugui fragmentar per diluir el veritable volum de la inversió.
3. Modificar la llei de l'Institut Català de Finances a fi que els crèdits que concedeixi per a projectes empresarials no consisteixin bàsicament en crèdits públics i en especial, les participacions privades conjuntes amb inversions públiques, respecte a les obligacions, als fons aportats i l'origen d'aquests.
4. Fer els canvis legislatius necessaris a fi de que les inversions que faci el Govern de Catalunya comptin amb una anàlisi d'avaluació de cost-benefici, de riscos i impacte social de la inversió i del cost de no fer la inversió tant a nivell econòmic com social, evitant que les decisions estiguin només avalades per consultores externes que poden correspondre a interessos de part.
5. Posar en funcionament l'oficina pressupostària del Parlament de Catalunya contemplada a l'article 203 del Reglament del Parlament de Catalunya.
6. Reforçar el paper de la Sindicatura de Comptes i la Intervenció de la Generalitat, en especial envers la seva funció d'auditoria interna i fiscalització dels comptes de la Generalitat i el seu sector públic empresarial.
7. Instar el Govern a crear els mecanismes de control i intervenció a fi de que les inversions de la Generalitat de Catalunya en sectors de risc vagin acompanyats d'estratègies alternatives que permetin reduir el risc en



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

PARLAMENT DE CATALUNYA	
REGISTRE GENERAL	
00016 29.05.15 118225	
NÚM DE FULL	NÚM D'ENTRADA

cas de fallida i reconduir les pèrdues econòmiques i els objectius estratègics.

Palau del Parlament, 29 de maig de 2015

Dolors Camats i Luís
Portaveu del GP d'ICV-EUIA

David Companyon Costa
Diputat del GP d'ICV-EUIA