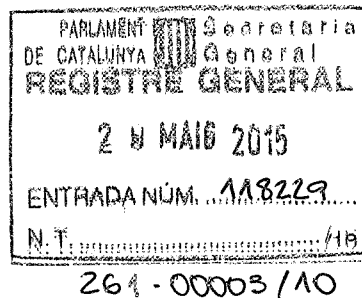




PARLAMENT DE CATALUNYA
Grup Parlamentari de Ciutadans



Ref.: 261CMS19051500002

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

Carina Mejías Sánchez, portavoz, Inés Arrimadas García, portavoz adjunta, Matías Alonso, diputado del Grupo Parlamentario de Ciutadans, miembros de la Comisión de Investigación sobre la quiebra de Spanair, presentan, de acuerdo con lo que establece el artículo 58.6 del Reglamento del Parlament, las propuestas de conclusiones siguientes con objeto de que, una vez debatidas en la Comisión, sean incluidas en el dictamen que tiene que ser debatido por el Pleno del Parlament.

1. Sobre la Comisión de Investigación

Desde el anuncio del cierre de las operaciones de SPANAIR y de la quiebra de la compañía, en enero de 2012, el grupo parlamentario de Ciutadans alertó de la necesidad imperiosa de constituir en el Parlament de Catalunya una comisión de investigación sobre dicha quiebra. La oposición de los grupos parlamentarios no hizo posible la constitución de esta comisión. Sin embargo, a raíz de los acontecimientos producidos en 2014, Ciutadans volvió a exigir la constitución de dicha Comisión, que en esta ocasión contó con el apoyo unánime de todos los grupos parlamentarios catalanes.

Ciudadanos consideró y considera imprescindible explicar quién, cómo y por qué ha invertido más de 180 M€ del dinero de todos los catalanes en una compañía que era inviable el primer día y que fue inviable el último, en plena crisis económica, en un proyecto respaldado por el Govern del tripartito y por el Govern de CiU. Es absolutamente necesario que se esclarezca este escándalo público, que se depuren responsabilidades políticas por estas inyecciones de dinero público en plena crisis y que se discuta si se trataba de un proyecto empresarial fallido, o simplemente de un proyecto político 'de país'.

Así, Ciudadanos, como impulsor de la comisión, se planteó desde el principio los siguientes objetivos en esta comisión de investigación

1. Aclarar por qué se inyectaron en el proyecto de SPANAIR más de 180 M€ de dinero público, y sobre todo teniendo en cuenta que se denegaban muchos créditos a muchas empresas y se producían recortes en servicios básicos.



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari de Ciutadans

PARLAMENT DE CATALUNYA	
REGISTRE GENERAL	
00002 29.05.15 118229	
NÚM. DE FULL	NÚM. D'ENTRADA

2. Dilucidar por qué se inyectaron en el proyecto de SPANAIR más de 180 M€ teniendo en cuenta la situación de la compañía, en particular, y del sector de las aerolíneas, en general, en el que se estaba produciendo un cambio de modelo.
3. Averiguar quién o quienes tomó o tomaron la decisión política de invertir en una empresa que estaba absolutamente quebrada y, sobre todo, averiguar por qué lo hicieron.
4. Saber en qué estudios, informes o planes de viabilidad del proyecto empresarial se basó esta decisión.
5. Aclarar por qué el Institut Català de Finances concedió créditos millonarios y en qué condiciones se concedieron estos créditos.
6. Averiguar qué garantías ofrecía SPANAIR como proyecto empresarial.

Con objeto de aclarar todos los aspectos relacionados con la quiebra de SPANAIR, Ciutadans propuso una extensa lista de comparecencias y una completa lista de documentación para ser analizados en esta comisión. Entre los comparecientes propuestos se encontraban los presidentes y ex presidentes de la Generalitat, porque esta operación de tanta magnitud no podría haberse hecho sin que los máximos responsables políticos del Govern estuvieran al tanto, así como a Consellers y ex Consellers, obviamente, que también tenían responsabilidad en estas decisiones políticas. De la misma manera se propuso a diferentes representantes del Ayuntamiento de Barcelona. Y a diversos miembros del Consejo de Administración de la compañía y de empresas accionistas, con especial incidencia en las empresas públicas que participaron en la operación fallida de SPANAIR. Finalmente, Ciutadans también propuso una extensa lista de expertos y de afectados por el cierre de la compañía.

2. Una breve reseña sobre la historia de SPANAIR

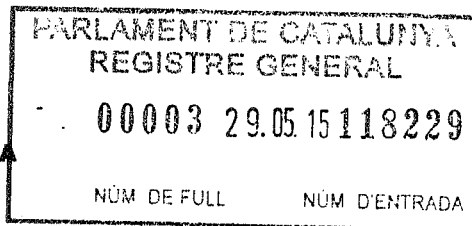
SPANAIR fue una operación política que afectó a dos gobiernos de distinto color político, primero el tripartit y después el gobierno de CIU, y por tanto ambos son responsables en este sentido. Se puede afirmar que la idea de SPANAIR surge alrededor del año 2007, cuando gobernando el tripartit se comenzó un proyecto de naturaleza política para tener una compañía aérea 'propia' o de 'país'.

Pero el proyecto SPANAIR realmente cristalizó en enero de 2009, cuando durante un encuentro en Barcelona entre destacados empresarios catalanes, altos cargos de la Generalitat, del Ayuntamiento y directivos de la aerolínea escandinava SAS deciden cambiar el rumbo de la compañía aérea, con la idea funda-



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari de Ciutadans



mental de crear una aerolínea catalana y aprovechar la oportunidad histórica para resolver la falta de conectividad internacional del aeropuerto de El Prat y convertir Barcelona en un *hub* internacional.

Cabe recordar que SPANAIR estaba quebrada desde el punto de vista financiero y comercial, que arrastraba años de iporrrantes pérdidas y es imprescindible recalcar que la compañía aérea sueca SAS vendió por un 1€ el 80'1% de la compañía en el año 2008, cuando los gobiernos de países escandinavos que habían anunciado su negativa a seguir inyectando dinero a esta compañía para seguir participando en SPANAIR.

Igualmente, cabe recordar que durante los tres años en los que se produce la importantísima inversión por parte de las instituciones catalanas (2009, 2010 y sobre todo 2011) se estaba produciendo un cambio de modelo en sel sector de las aerolíneas, con una fuerte subida de las líneas de bajo coste con estructuras financieras flexibles.

Finalmente, el 27 de enero de 2012 la Generalitat anunciaba que no seguiría inyectando fondos a SPANAIR, que anunciaba su quiebra y el cese de sus operaciones.

La última derivada de esta historia fue la sentencia 556/2014, dictaminada por el Juzgado Mercantil nº 10 de Barcelona, en fecha 16 de septiembre de 2014, que condenó al antiguo Consejo de Administración de SPANAIR a una inhabilitación de dos años y a pagar 10,8 M€. La sentencia estableció que 'la antigua dirección de la compañía cometió un retraso en la presentación del concurso de acreedores', lo que conllevó una 'agravación de la insolvencia' de la compañía.

3. SPANAIR como proyecto político

- 4 El interrogante fundamental que debía aclararse en esta Comisión es: ¿Quién gesta la idea de Spanair? ¿Quién asume la paternidad de convertir SPANAIR en un proyecto de 'país'? Hemos de recordar que SPANAIR estaba quebrada, que no había socio industrial, que no había inversores privados, que la gestión aeroportuaria estaba en proceso de reestructuración y que no había espacio para una compañía de trabajo en red y, por encima de todo, que la viabilidad de convertir Barcelona en *hub* internacional a corto plazo era más que dudosa.

¿Por qué se invirtió dinero público? ¿Quién tomó esa decisión? Responsables políticos de diferente color siempre afirmaron la importancia política de esta "Compañía de bandera", lo que demuestra claramente la naturaleza política de la operación financiada con dinero público. Sin embargo, todas las compare-



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari de Ciutadans

PARLAMENT DE CATALUNYA	
REGISTRE GENERAL	
00004 29.05.15 118229	
NÚM DE FULL	NÚM D'ENTRADA

cencias han demostrado que la pregunta fundamental sigue sin resolverse: ¿qué interés general se defendía con la implicación pública en SPANAIR?

Así, todos los gobiernos, independientemente del color político, invirtieron en una empresa inviable. Ningún responsable político ha asumido responsabilidades políticas ni ha explicado cuál fue el punto de no retorno, el momento en el que realmente las instituciones públicas deberían haber abandonado la operación, lo que hubiera podido ahorrar el dinero de los ciudadanos catalanes.

Desde el año 2011 una comisión formada por altos cargos de Economía, Industria, Territorio y Movilidad tomaba las decisiones relativas a las operaciones de SPANAIR, asumiendo entre otros aspectos la negociación con Qatar Airways, el que se pretendía que fuera el principal socio industrial de SPANAIR. Así, desde junio de 2011, cuando Avançsa dio un crédito participativo de 56 millones de euros, se incluyeron condiciones como la capacidad de cambiar el consejo, la capacidad de poner una persona designada por Avançsa en la administración de la compañía y de participar en la gestión SPANAIR para monitorizarla, y liderar el proceso de encontrar un inversor industrial y/o un banco de inversiones.

Es evidente que, si los Gobiernos sucesivos hubiesen operado con criterios objetivos meramente industriales o financieros, y no con aspiraciones políticas, se podría haber intervenido de otra manera en esta operación. No se ha aclarado cuál fue ese momento en el que era aconsejable no seguir invirtiendo en SPANAIR, sobre todo para depurar responsabilidades políticas. Sorprende que, si a mediados de 2011 se necesitaban 56 M€ adicionales de inversión, ningún socio privado estuviera dispuesto a aportar ni un euro más y sin embargo fuera la Generalitat de Catalunya, a través de Avançsa, quién decidiera aportar un crédito participativo.

No se ha podido aclarar cómo se justifica que la Administración pública interviniera en esta compañía, teniendo en cuenta que estaba en quiebra, que no había socio industrial y que la situación del mercado se encaminaba a una situación en la que las aerolíneas de bajo coste iban a seguir dando pasos en detrimento de las aerolíneas que trabajaban en red.

Otro punto de interés que cabe destacar es si realmente había una opción de crear en tan corto plazo un *hub* internacional en Barcelona. Todos los competidores resaltaron que SPANAIR seguía su camino porque se estaba convencido de la necesidad de crear un *hub* internacional en Cataluña, pero sin embargo se ha puesto en entredicho que esta apuesta se hiciera sin aportaciones privadas y sin un compromiso socioeconómico también del entorno territorial del aeropuerto en Barcelona.

4. Aportaciones públicas



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari de Ciutadans

PARLAMENT DE CATALUNYA	
REGISTRE GENERAL	
00005	29.05.15 118229
NÚM. DE FULL	NÚM. D'ENTRADA

La aportación de los inversores privados (reunidos en VOLCAT 2009, SL) fue muy inferior a la inyección de dinero público, y es esencial recordar que la mayor parte de la participación pública en SPANAIR provino de las inversiones de diferentes instituciones catalanas (reunidas en IEASA) y de la financiación del Institut Català de Finances. La inyección de dinero público, en diferentes momentos, se produjo en la peor época de la crisis económica con fuertes recortes públicos y con proyectos que no dispusieron de financiación por parte del ICF. Por parte de la Generalitat y del Ayuntamiento de Barcelona, en 2009 se invirtieron unos 32 M€, en 2010 unos 30 M€ y en 2011 la inversión ascendió a más de 100 M€.

Dos aspectos son los que revisten mayor gravedad de estas aportaciones públicas. En primer lugar, los créditos participativos otorgados en 2011, ya que los créditos participativos se convierten al final en accionariado y, en consecuencia, significa de facto que la Generalitat, mediante el Departamento de Economía, dirigía SPANAIR. En segundo, la última inyección de dinero público ascendiente a 25 M€, realizada en noviembre de 2011 por parte del Ayuntamiento y de la Generalitat, es decir dos meses antes de la quiebra de la compañía.

No se ha respondido a la pregunta fundamental de cuál hubiera sido una estrategia razonable, desde el punto de vista de la Generalitat de Catalunya, de intervención en la operación de Spanair, o de la no intervención, después de valorar que realmente no tenía mucho sentido y de haber inyectado ingentes cantidades de dinero público.

Tampoco se ha aclarado si durante los últimos meses de 2011 había algún compromiso previo por parte del Departamento de Economía o de algún otro Departamento de la Generalitat para seguir la inyección de dinero público hasta que se encontrara un socio industrial. No podemos saber si la Generalitat incumplió su compromiso de financiar la compañía hasta la entrada en SPANAIR de un socio inversor, y tampoco sabemos la respuesta a una pregunta fundamental: ¿si la Generalitat hubiera mantenido ese compromiso de seguir inyectando dinero público, SPANAIR hoy seguiría volando?

La conclusión principal es que no había sentido económico en participar en esta operación, conociendo por un lado la situación económica de la empresa Spanair y por otro teniendo en cuenta el sector de las aerolíneas del aeropuerto de Barcelona en ese momento, en el que había una tendencia clara hacia un modelo de bajo coste y no hacia un modelo radial.

De la misma manera, no tenía sentido que la Administración pública participara en un negocio en el que los consumidores tienen otras opciones para viajar en diferentes rutas, porque ya había otras aerolíneas de bajo coste y, por tan-



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari de Ciutadans

PARLAMENT DE CATALUNYA	
REGISTRE GENERAL	
00006	29.05.15 118229
NÚM. DE FULL	NÚM. D'ENTRADA

to, no estaba claro cuál era el interés general que la Administración pública tenía que defender.

En conclusión, en plena crisis económica se perdieron más de 180 millones de euros de dinero público en una operación más política que económica.

5. Sobre la viabilidad de la operación y los estudios e informes técnicos

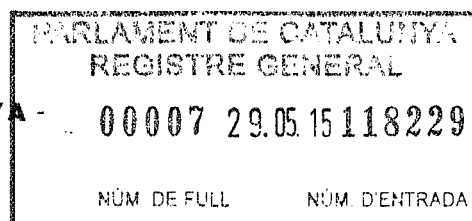
Es fundamental averiguar cuáles fueron los criterios técnicos y económicos que sustentaban las decisiones de invertir dinero público en SPANAIR, y en este sentido se analizaron los diversos informes técnicos y de viabilidad en los que se basó esta decisión política.

Podemos hacer referencia a un estudio de 2004, titulado 'Enllaços intercontinentals de l'aeroport de Barcelona', en el que ya se apostaba por la creación de un *hub* internacional en Barcelona y ya se introducían las principales líneas de actuación. Una de ellas, y quizás la más significativa, era la creación de una compañía con sede en Barcelona que operara en red desde el aeropuerto de El Prat, una 'compañía catalana de bandera'.

Todos los estudios e informes que se realizaron desde el año 2008 para evaluar la idoneidad de la operación ponían de manifiesto la necesidad de encontrar un socio industrial que capitalizara la compañía. No había ninguna duda de que ningún inversor privado habría invertido en SPANAIR en las circunstancias en las que se encontraba la compañía y el sector.

Los informes igualmente recalcan que no existían externalidades positivas como para que el Gobierno de la Generalitat, en las circunstancias en las que se encontraba SPANAIR, se planteara intervenir. De hecho, sólo había una externalidad, que era una externalidad política. Esto explica por qué Qatar Airways decidiera finalmente no intervenir o por qué ninguna compañía privada estuviera interesada en asumir, desde el punto de vista de rentabilidad económica del sector privado, SPANAIR.

Se ha detectado igualmente que no había unos informes imparciales de entidades que no tuvieran nada que ver en esta cuestión y que no tuvieran ningún tipo de interés en SPANAIR que avalaran de manera rigurosa, con criterios objetivos, esta operación. Queremos destacar en este sentido algunas afirmaciones realizadas por algunos comparecientes, que venían a decir que estaba muy claro que era necesario apostar por el proyecto en sí para que hubiera una compañía 'de país', lo que no estaba claro es que SPANAIR fuera la adecuada. Así, se afirmó que 'si examinas SPANAIR estrictamente desde el foco de la viabilidad, es un proyecto demasiado complejo. Si abres el foco, hay más opcio-



nes'. En resumen, nadie estaba convencido de que SPANAIR fuera el proyecto idóneo para este proyecto político.

6. Composición de los Consejos de Administración

Es imprescindible recalcar que el entramado societario que se organizó a la hora de dar apoyo a SPANAIR, con la participación de diferentes entidades públicas y de diferentes entidades público-privadas, se tradujo en una enorme dificultad para gestionar de manera eficiente la compañía. De la misma manera, se ha destacado que la designación de los miembros del Consejo de Administración, que no tenían experiencia ni conocimiento en el sector, fue un factor clave a la hora de entender la quiebra de SPANAIR.

La responsabilidad de esta operación, en esencia durante el último año de existencia, recayó en manos de personas que manifiestamente no habían trabajado nunca en el sector de las aerolíneas, es decir no eran expertos con dilatada trayectoria en el sector. Esto, de forma meridiana, afectó a las decisiones tomadas. Además, en un contexto complejo para el sector y con circunstancias que afectaron a todas las compañías, como la crisis, el aumento del modelo de *low cost*, el precio del carburante, la falta de experiencia o de conocimiento del sector de las aerolíneas fue un vector fundamental para llevar SPANAIR a la quiebra.

Es muy relevante el hecho de que a finales del 2011, cuando se estaban produciendo las conversaciones desde SPANAIR para la adquisición de un socio para las operaciones relevantes las negociaciones fueran enteramente conducidas por los responsables políticos de la Generalitat y no se contara ni siquiera con el presidente de SPANAIR.

7. Conclusiones finales

Ciutadans presenta las siguientes conclusiones finales

1. SPANAIR fue una operación política de los gobiernos nacionalistas, que contó con el apoyo de gobiernos de diferente color político, una operación política absolutamente injustificada y perfectamente evitable. Fue una operación al servicio de la política y no un proyecto económico al servicio de los ciudadanos. Una operación política que era inviable el 2008 y que fue inviable el 2012.
2. SPANAIR fue una operación que tuvo nombres y apellidos. Deben depurarse todas las responsabilidades políticas y de gestión de todos los componentes del Consejo de Administración de SPANAIR y de todos los respon-



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari de Ciutadans

PARLAMENT DE CATALUNYA	
REGISTRE GENERAL	
00008 29.05.15 118229	
NÚM. DE FULL	NÚM. D'ENTRADA

sables políticos que decidieron invertir más de 180 M€ de dinero público. La participación política fue fundamental a partir de junio de 2011 y esto pone de manifiesto que 'SPANAIR no era una empresa con una misión, sino una misión en forma de empresa', como ha reiterado el que fuera última Presidente de la compañía, Ferran Soriano.

3. Se ha esclarecido que los diferentes gobiernos tomaron la decisión inicial de poner en marcha la 'operación SPANAIR' y quién o quiénes tomaron la decisión de seguir invirtiendo en este proyecto cuando ya se había demostrado que era inviable, dadas la situación de la compañía, las circunstancias del sector, la falta de socio inversor y la falta de capital privado.
4. Debe recordarse que esta operación fue una más del 'catalanismo político', sin una base técnica y económica sólida, y que debe establecerse la obligatoriedad de tener un informe de expertos, absolutamente imparcial e independiente, que sustente cualquier inversión pública.
5. SPANAIR y la toma de decisiones en esta compañía ponen de manifiesto que deben establecerse condiciones objetivas para que los consejeros de una empresa pública que participe en proyectos de esta envergadura tengan un perfil técnico y con una dilatada carrera en el sector respectivo.
6. Otro aspecto que debe destacarse es el argumento esgrimido por parte de diversos comparecientes que el detonante para la quiebra de SPANAIR fue la denuncia efectuada por Vueling ante las instituciones europeas en noviembre de 2011, por las posibles infracciones de la legislación comunitaria sobre ayudas de Estado y defensa de la competencia. La mencionada denuncia era previsible y Qatar Airways era conocedora del contexto. Es decir, Qatar Airways no tuvo en cuenta exclusivamente la denuncia ante las instituciones europeas para no invertir en SPANAIR. Así lo señalan muchos expertos, cuando argumentan que era previsible que la resolución de la denuncia sería no determinar ningún tipo de infracción contra la competencia y que, por tanto, si Qatar Airways no invirtió en Spanair era porque había otros motivos económicos.
7. Debe aclararse bajo qué condiciones y con qué criterios el Institut Català de Finances concede préstamos o cualquier otra ayuda financiera, ya que el caso SPANAIR demuestra que este organismo ha prestado ayudas a proyectos de carácter político, sin garantías, sin viabilidad, y sin embargo aquellas empresas con proyectos viables que tienen falta de liquidez en demasiadas ocasiones no reciben financiación del ICF. Hemos de recordar que los comparecientes esgrimieron que el ICF facilitó la financiación a las empresas que participaron en SPANAIR por la solvencia económica de estas empresas, y no por la viabilidad de SPANAIR. Se debe reflexionar sobre el



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari de Ciutadans

PARLAMENT DE CATALUNYA
REGISTRE GENERAL

00009 29.05.15 118229

NÒM DE FULL

NÒM D'ENTRADA

cierre de muchas pequeñas y medianas empresas en Cataluña, sin ninguna ayuda de dinero público y sin ninguna ayuda del ICF.

8. El cierre de SPANAIR afectó a quinientas mil personas, entre trabajadores, usuarios, profesionales, proveedores, etc... La Asociación de Afectados por el Cese de Operaciones de Spanair, que defiende sus intereses, ha subrayado en reiteradas ocasiones que no se ha prestado suficiente atención a la situación de desamparo en que quedaron todas estas personas y no se ha asegurado que esta compañía, con mayoría de accionariado público y con inyecciones de dinero público, cumpliera estrictamente la ley. Hubo muchas reclamaciones y se debería redactar un informe sobre si SPANAIR cumplió la ley y aplicó correctamente el Código de Consumo de Cataluña, en relación a los billetes comprados, la devolución de los importes, las indemnizaciones por despido, etc...
9. Mención especial también merece la actuación de la Agencia Catalana del Consumo, que en los meses posteriores al cierre de SPANAIR actuó como interlocutor del Govern y se limitó a defender la actuación de la Generalitat y no parece que pusiera todos sus medios y recursos disponibles para defender correctamente a los consumidores afectados. La quiebra de SPANAIR dejó a los afectados en una situación de completa desprotección por parte de las autoridades catalanas, y la Asociación Catalana del Consumo debería de haber jugado su papel de protección de los derechos de los consumidores catalanes y adoptar todas las medidas necesarias para que situaciones como ésta no vuelvan a producirse.
10. Finalmente debemos hacer referencia a la sentencia del Juzgado Mercantil Nº10 de Barcelona sobre el Consejo de Administración de SPANAIR. Fuentes jurídicas señalan que la sentencia da pie a que afectados por la quiebra puedan solicitar nuevas responsabilidades económicas, ya que la compañía se encontraba en situación de disolución obligatoria por el maltrecho estado de sus cuentas mucho antes de la solicitud del concurso. La sentencia esgrime claramente que el retraso en la presentación del concurso de acreedores alargó la insolvencia de la compañía, ya que el Consejo trató de simular que SPANAIR era viable cuando, en realidad, se había perdido la posibilidad de sumar un socio industrial. SPANAIR se debería haber finiquitado en 2009, y no se hizo.



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari de Ciutadans

PARLAMENT DE CATALUNYA	
REGISTRE GENERAL	
00010 29.05.15 118229	
NÚM DE FULL	NÚM D'ENTRADA

Palau del Parlament, 29 de mayo de 2015

Carina Mejías Sanchez
Portavoz del GP de C's

Inés Arrimadas García
Portavoz adjunta del GP de C's

Matias Alonso Ruiz
Diputado del GP de C's