



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya

PARLAMENT DE CATALUNYA	Secretaria General
REGISTRE GENERAL	
29 MAIG 2015	
ENTRADA NUM.	118221
N. F.	/10

Ref.: 261MRV29051500001

261-00003/10

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

Marta Rovira i Vergés, portaveu, Teresa Vallverdú Albornà, diputada, Alba Vergés i Bosch, diputada, Marc Sanglas i Alcantarilla, diputat del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, 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.

### L'origen de l'operació Spanair

L'any 2006, Iberia havia decidit abandonar l'aeroport del Prat i havia anat cedint les rutes a la seva companyia de baix cost.

Paulatinament, la retirada d'Iberia convertia l'aeroport del Prat en un aeroport operat per companyies de baix cost i sense vols transoceànics, que, entre altres, havien passat a tenir l'origen exclusiu a l'aeroport de Barajas. La pèrdua de pes de l'aeroport del Prat era evident.

La retirada d'Iberia del Prat feia preveure un impacte negatiu en l'economia del país, ja que una activitat d'alt impacte en l'economia de les regions i els països com el transport aeri disminuïa de manera dràstica a Catalunya.

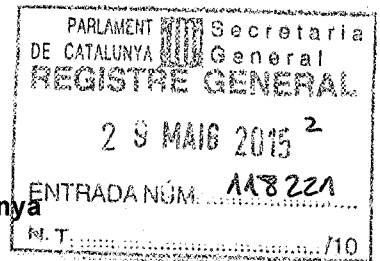
L'any 2009, un grup d'empresaris catalans, amb el suport de les Administracions públiques, va decidir adquirir la companyia aèria Spanair.

L'operació era una bona oportunitat per aconseguir convertir l'aeroport del Prat en el *hub* aeroportuari més important del sud d'Europa.



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya



La idea era començar per convertir Spanair en l'aerolínia principal que operava a l'aeroport del Prat.

El transport aeri és una activitat de molt alt impacte en l'economia de les regions i els països, que genera moltes externalitats en el territori, per la mateixa activitat aeronàutica, per les despeses que generen els passatgers i també per un element molt important de localització de les empreses.

En un moment cada cop més globalitzat, les empreses es localitzen allà on hi ha un bon transport aeri, entre altres coses. Consegüentment, convertir l'aeroport del Prat en un *hub* era un projecte d'altíssim impacte en l'economia catalana.

Spanair i Barcelona tenien les condicions necessàries per convertir Spanair en la primera aerolínia a Barcelona, i per promocionar i liderar el *hub* del sud d'Europa i el Mediterrani.

Un dels avantatges de Barcelona que la fa interessant per a una aerolínia estrangera és la situació geogràfica. Barcelona competeix bé contra els *hubs* del nord d'Europa perquè és un port natural per servir Amèrica Llatina.

Un *hub* aeroportuari pot arribar a generar fins al 3 per cent del PIB d'una regió. Instal·lar una companyia que fes vols de llarga distància i convertir l'aeroport del Prat en un aeroport de connexions internacionals, comportava generar 1.300 milions d'euros de PIB i onze mil llocs de treball.

La demanda de vols intercontinentals des de Barcelona era clara i es preveia un augment considerable del nombre de passatgers si s'aconseguien instaurar aquests vols.

Spanair era una companyia que es podia comprar per un preu molt baix, tenia activitat a Barcelona, formava part d'una aliança que tenia interès que el Prat tingués connexions internacionals, i podia convertir-se en l'aerolínia que convertís aquest aeroport de Barcelona en un *hub* amb capacitat de competir amb altres arreu del món.

Madrid era l'única aposta d'Iberia per fer un *hub* al sud. Per tant, Iberia no tenia cap intenció de potenciar l'aeroport de Barcelona.



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya

PARLAMENT DE CATALUNYA		Secretaria General
REGISTRE GENERAL		
29 MAIG 2015 <sup>3</sup>		
ENTRADA NÚM. 11322A		
N. F. ....		/10

## Les inversions a Spanair

Els factors clau per l'èxit de l'operació de Spanair eren el lideratge en el mercat, l'eficiència i el control de costos, l'optimització d'ingressos i l'adaptabilitat i flexibilitat. Spanair podia esdevenir la principal operadora a l'aeroport de Barcelona, que tenia una nova terminal i un potencial de demanda de trànsit important, també com a connexió internacional. Però era evident que s'havia de reestructurar l'empresa per tal de poder complir amb els altres factors clau, sobretot l'eficiència i el control de costos, i així es va fer.

En l'operació de Spanair, l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya hi van contribuir de forma directa o indirecta per tal d'ajudar la companyia a assolir la solvència necessària per poder convertir l'aeroport de Barcelona en un *hub* internacional.

La participació pública es va fer a través de:

- Turisme de Barcelona (Ajuntament de Barcelona, Cambra de comerç i Fundació Barcelona Promoció)
- Fira de Barcelona (Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i Cambra de Comerç)
- CIMALSA (empresa pública de la Generalitat de Catalunya)
- AVANÇSA (empresa pública de la Generalitat de Catalunya)
- Catalana d'Iniciatives, S.C.R (Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i entitats privades)

Així doncs, en aquesta participació hi intervenen el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (després Departament de Territori i Sostenibilitat), el Departament d'Innovació, Universitats i Empresa (després Departament d'Empresa i Ocupació) i el Departament d'Economia i Finances (després Departament d'Economia i Coneixement). El Departament d'Economia va exercir des del 2009 fins el 2012 el lideratge en tot allò que feia referència a les inversions públiques.



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya

PARLAMENT DE CATALUNYA	Secretaria General
REGISTRE GENERAL	
29 MAIG 2015	
ENTRADA NÚM.	118221
N.F.	119

En total es van invertir directa o indirectament uns 173 M€ des de diferents administracions.

Més enllà de les inversions, les administracions catalanes es van implicar en el projecte treballant a fons en el Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries per tal de tenir més connexions internacionals a Barcelona. Spanair podia ajudar perquè es podia oferir com a aerolínia per fer-ho.

Hi ha molts factors que van contribuir negativament en la companyia després de la compra de Spanair el 2009. L'erupció del volcà islandès Eyjafjallajökull, la forta pujada del preu del petroli -que impacta moltíssim en els costos de companyia aèria-, la crisi econòmica -que redueix la demanda per sobre de les previsions-, i l'entrada de Ryanair -tardor del 2010- a l'aeroport de Barcelona.

#### **La recerca d'un soci industrial**

La recerca d'aquest soci industrial va culminar finalment amb l'acord que es va establir amb l'aerolínia Qatar Airways, que estava interessada a invertir en Spanair.

Una associació d'Aerolínies, entre les quals hi havia Vueling i Ryanair, va denunciar Spanair a la Comissió de la Competència de Brussel·les perquè considerava que les inversions de l'Administració pública a Spanair eren subvencions encobertes.

Davant la possibilitat que la Comissió de la Competència de Brussel·les multés Spanair per aquesta qüestió, Qatar Airways va decidir no entrar en l'accionariat de Spanair.

L'endemà de la decisió de Qatar Airways, la Generalitat comunica a Spanair que no hi continua invertint.

#### **La declaració de fallida i el concurs de creditors**

Des del moment que s'esvaeix la possibilitat d'incorporar un soci industrial, i la Generalitat atura les inversions, la companyia Spanair es declara en fallida.



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya

PARLAMENT DE CATALUNYA	Secretaria General
REGISTRE GENERAL	
29 MAIG 2015	
ENTRADA NÚM.	118221
A. T.	MB

Si bé és cert que la companyia presentava una situació d'insolvència des del 30 de juny de 2011, i que per tant, a data 1 de setembre de 2011 s'hagués hagut de presentar la declaració de concurs de creditors, els fets són que estaven en un procés de negociació amb Qatar Airlines, que hauria solucionat la situació de la companyia.

El ministeri fiscal, en el seu informe, denuncia els membres del consell d'administració de la companyia com a responsables de declarar amb retard el concurs de creditors

En el moment que es va saber que Qatar Airlines renunciava a entrar en l'accionariat de Spanair, en un termini de 3 dies es va declarar el concurs de creditors, el 30 de gener de 2012.

La documentació del procés concursal està "sub iúdice", ja que els informes de l'administració concursal formen part de l'expedient judicial.

Finalment, la denúncia causant de la retirada de Qatar Airways i la conseqüent fallida de Spanair va ser arxivada perquè es va acabar considerant que les intervencions efectuades per l'Administració catalana no eren ajudes públiques.

## 1. CONCLUSIONS

1. Considerem que l'operació de compra de Spanair tenia com a objectiu incidir positivament en l'economia catalana, per la mateixa activitat aeronàutica, pels ingressos que generen els passatgers i també per un element molt important de localització de les empreses, que necessiten que allà on se situïn hi hagi unes bones connexions aèries.
2. Considerem que la política aeroportuària de l'Estat, de les més centralitzadores d'Europa va ser i encara és, un gran inconvenient per poder convertir el Prat en un *hub*. Els diversos governs espanyols apostaven per potenciar només Iberia i Madrid. Els empresaris i l'Administració catalana, a través de Spanair, tenien l'oportunitat de convertir Barcelona en un altre *hub* important al sub d'Europa.
3. Considerem que la gestió aeroportuària d'AENA afavoria l'aeroport de Madrid i les companyies aèries espanyoles. Igualment, les ajudes d'estat



**PARLAMENT DE CATALUNYA**

**Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya**

PARLAMENT DE CATALUNYA	Secretaria General
REGISTRE GENERAL	
29 MAIG 2015	
ENTRADA NÚM.	11822A
N. T.	110

s'havien centrat exclusivament en Iberia, una companyia que té el seu centre d'operacions a Madrid, amb ajuts de fins a 2.000 milions.

4. Considerem que, ateses les constants traves derivades de la gestió aeroportuària centralitzada de l'Estat, estava justificada l'entrada de la Generalitat a l'accionariat de Spanair, amb l'objectiu que una estructura d'estat cabdal com l'aeroport del Prat esdevingués un *hub*.
5. L'operació de compra de Spanair tenia sentit per tal d'evitar que desaparegués una companyia que tenia valor de mercat amb *slots* a l'Aeroport de Barcelona. L'objectiu era integrar-la dins una aliança més gran que desplegués connexions internacionals a Barcelona.
6. Totes les inversions públiques que es van fer a través de Turisme de Barcelona, AVANÇSA, Catalana d'Iniciatives, S.C.R, CIMALSA i Fira de Barcelona es van fer d'acord amb un consens polític clar i suficient respecte dels objectius de la inversió.
7. L'operació Spanair no tenia voluntat de ser un projecte empresarial públic, sinó que es pot considerar que era un projecte polític de país, més enllà d'un simple projecte empresarial.
8. Un dels problemes que va tenir l'operació Spanair va ser que les inversions públiques van superar les inversions privades, mentre es buscava un soci industrial que invertís aquesta situació.
9. La participació pública es va fer en tot moment com a inversió transitòria per fer solvent la companyia mentre es cercava un soci industrial potent que pogués acomplir l'objectiu de l'operació Spanair.
10. Considerem que, ja que l'aerolínia Qatar Airways estava interessada a invertir en Spanair i tenia un acord signat amb l'aerolínia, l'entrada a l'accionariat d'un soci industrial era ja un objectiu assolible.



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya

PARLAMENT DE CATALUNYA	Secretaria General
REGISTRE GENERAL	
29 MAIG 2015	
ENTRADA NÚM.	118221
N. T.	110

11. Considerem que la denúncia d'una associació d'Aerolínies, entre les quals hi havia Vueling i Ryanair, a la Comissió de la Competència de Brussel·les per considerar que les inversions públiques eren subvencions encobertes va frustrar l'entrada de Qatar Airways a l'accionariat de Spanair.
  
12. Considerem que la Generalitat va deixar d'invertir en Spanair tant bon punt va saber que Qatar Airways deixava d'estar interessada en la companyia i, per tant, la seva participació transitòria no tenia un final pròxim.
  
13. Independentment del que acabin determinant els jutjats respecte el concurs de creditors, considerem que Spanair i les administracions públiques catalanes van actuar amb absoluta celeritat en prendre la decisió de declarar el concurs de creditors tan bon punt van saber que no hi havia possibilitat que entrés un soci industrial i per tant, no es podia complir amb l'objecte de l'operació Spanair.
  
14. Tots els càrrecs públics amb responsabilitats a Spanair o en les inversions que han comparegut a la comissió d'investigació sobre la fallida de Spanair coincideixen a assegurar que era una bona oportunitat per a l'economia catalana, que va ser correcte que des de les administracions catalanes s'invertís en aquest projecte i, malgrat que no va sortir bé, continuen pensant que era un projecte vàlid.

Palau del Parlament, 29 de maig de 2015

Marta Rovira i Vergés  
Portaveu del GP d'ERC

Teresa Vallverdú Albornà  
Diputada del GP d'ERC



**PARLAMENT DE CATALUNYA**

**Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya**

PARLAMENT DE CATALUNYA	Secretaria General
REGISTRE GENERAL	
29 MAIG 2015	
ENTRADA NUM.	118221
N.º	118

Alba Verges i Bosch  
Diputada del GP d'ERC

Marc Sanglas i Alcantarilla  
Diputat del GP d'ERC