

El cierre de una aerolínea



La quiebra de Spanair precipita 1.000 despidos en Newco

► El operador de servicios de tierra prepara un ERE y rebajará salarios

► El Ejecutivo catalán descarta abrir una investigación sobre la gestión de la empresa

pleados que han trabajado durante el fin de semana en el dispositivo de emergencia, abandonaron ayer las oficinas con sus objetos personales. Lo mismo ocurrió en el centro de llamadas (*call center*) de Palma de Mallorca. El presidente de la empresa, Ferran Soriano, ya se encuentra apartado de la gestión y está previsto que la administración concursal nombre en los próximos días a los administradores concursales.

El juez del Juzgado Mercantil número 10, Juan Manuel de Castro, solicitará a la empresa que sigan trabajando un reducido grupo de empleados de los departamentos de recursos humanos y de finanzas, para dar asistencia a los nuevos administradores. El director general de Spanair, Mike Szücs, podría seguir en la compañía tutelando el proce-

donde sindicatos y dirección deberán negociar nuevas condiciones laborales y bajadas de salario. Newco tiene presencia en 20 aeropuertos españoles, pero la mayor parte de la plantilla está concentrada en Barcelona, donde trabajan unas 700 personas, de las que aproximadamente el 80% daba servicio a Spanair.

La aerolínea catalana, que presentó concurso el pasado lunes con un pasivo de 474 millones de euros, ha empezado a vaciar sus instalaciones en la plaza de Europa de L'Hospitalet de Llobregat. Los em-

El Govern dará explicaciones en el Parlament

►► El Govern, principal accionista de Spanair, acotó su nivel de responsabilidad en la crisis de la compañía y derivó las explicaciones sobre este asunto al Parlament, donde comparecerán el *conseller de Economía, Andreu Mas-Colell, y el de Territorio y Sostenibilidad, Lluís Recoder.*

►► El PSC reclamó que comparezcan también los gestores de la compañía, miembros del comité de empresa y agentes sociales.

so, lo que facilitaría la desvinculación definitiva de Ferran Soriano.

El *conseller* catalán de Territori y Sostenibilitat, Lluís Recoder, admitió ayer que los inversores tienen «pocas expectativas» de recuperar lo invertido en Spanair, que en el caso de las administraciones públicas, supera los 150 millones.

Recoder ha asegurado que el Govern no se siente responsable del cierre de operaciones de Spanair anunciado el pasado viernes y ha sostenido que descarta abrir una investigación sobre el mismo. «Esto lo debe decidir el juez. Por nuestra parte no hay intención de abrir una investigación porque no tenemos indicios de que esto sea necesario», dijo Recoder en declaraciones a RAC-1.

En la valoración de los activos de Spanair, prácticamente inexistentes, no se podrá contar con los *slots* porque AENA se los retiró a la compañía en el momento en que le eliminó los derechos de vuelo. ≡

e-Periódico

Vea la videogalería en <http://www.e-periodico.es>

FERRAN NADEU

OLGA GRAU
BARCELONA

La crisis de Spanair se llevará por delante a los 2.000 trabajadores directos de la compañía y también arrastrará consigo a los proveedores. La empresa Newco, que opera los servicios de tierra, anunció ayer que presentará un Expediente de Regulación de Empleo (ERE) que afectará a más de 1.000 de sus 1.400 empleados en toda España. La reestructuración supondrá el cierre de todas sus oficinas excepto las de Vigo y Barcelona,



Trabajadores de Newco, ayer, frente a los mostradores de Spanair en El Prat.

Las ayudas de la discordia

La normativa europea prohíbe las inyecciones de dinero público en empresas, pero en cambio las permite en el caso de Ryanair por promoción del territorio

JOSEP-MARIA BERENGUERAS
BARCELONA

Lo reconoció el propio presidente de Spanair, Ferran Soriano, en una entrevista a EL PERIÓDICO el pasado domingo. «La demanda [de las aerolíneas de bajo coste por los créditos de la Generalitat] ante Bruselas ha pesado mucho en el cierre», decía el directivo. Pero, ¿qué diferencia los préstamos de la Generalitat del dinero que reciben otras aerolíneas como Ryanair por operar en Reus o Girona?

«La normativa europea en mate-

ria de competencia y ayudas del Estado prohíbe estrictamente los préstamos o ayudas directas estatales», asegura el socio del despacho de abogados Jausas y experto en el sector aeronáutico Sergi Giménez.

Este es el argumento al que se acogió la asociación que agrupa a las aerolíneas europeas de bajo coste (entre ellas Vueling, Ryanair y Easyjet) para presentar ante la Comisión Europea una denuncia por los alrededor de 150 millones en ayudas que habría recibido Spanair de diversos organismos, entre ellos la Generali-

tat, en los últimos tres años. La asociación lo consideró un «derroche de valiosos recursos públicos» y una «flagrante vulneración de la legislación europea», y pasó la patata caliente a la Comisión, que se debe pronunciar aún al respecto.

«El problema de Spanair es cómo se han recibido estas ayudas. La legislación no permite préstamos directos, pero sí que se permiten ayudas en promoción turística, por ejemplo», agrega Giménez. De hecho, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas se había pro-

nunciado en un caso similar sobre las subvenciones que recibía Ryanair en el aeropuerto de Bruselas-Charleroi. «En ese caso se fijaron las reglas del juego, y se dictó que las ayudas debían ser proporcionales, disponibles para todos y limitadas en el tiempo», explica.

Es en este ámbito en el que se enmarca, por ejemplo, el acuerdo por el cual la Generalitat y las instituciones públicas de Girona y Tarragona pagarán unos 8 millones de euros anuales a Ryanair para que esta opere en Girona y Reus, o por qué se pueden ver aviones pintados con promociones de varias comunidades autónomas.

La diferencia entre los tipos de ayudas provocó la denuncia de las aerolíneas de bajo coste. Y esta, según fuentes del sector, ha tenido un «peso determinante» en las negociaciones mantenidas para que Qatar Airways entrara en el capital de Spa-

nair, una cuestión que cobró aún más importancia cuando la Comisión se pronunció a mediados de enero y obligó a la aerolínea Malév a devolver los recursos recibidos por el Gobierno de Hungría.

Sentencia de la CE

La aerolínea catari insistió en que esta cuestión era vital, ya que una sentencia negativa de la Comisión obligaría a Spanair a devolver los 150 millones de euros recibidos y, además, a pagar una multa que podría haber ascendido hasta el 10% de la facturación de la compañía. Es por ello que Qatar Airways había solicitado a la Generalitat hacerse cargo de las inversiones necesarias hasta que la Comisión dictara sentencia, algo que podría demorarse hasta casi nueve meses más. Es entonces cuando el Govern decidió cortar el crédito. ≡