



Los socios de Spanair deben 107 millones

IEASA SOLICITA EL PRECONCURSO DE ACREEDORES/ La sociedad, participada por empresarios e instituciones catalanas, se acoge a la tutela judicial para devolver 27 millones a SAS y 30 millones a la Generalitat. Además, sus accionistas deben 50 millones.

M. Menchén. Barcelona
Spanair ha acabado arrastrando a su principal accionista a los juzgados. Ieasa, la sociedad instrumental que controla el 85,6% de la aerolínea, solicitó el lunes amparo judicial para renegociar su deuda, horas después de que su participada presentara concurso de acreedores voluntario, un escenario que EXPANSIÓN ya adelantó que se produciría el pasado 30 de enero.

Los compromisos pendientes de pago por esta sociedad, participada en su mayoría por la Generalitat, ascienden a 57 millones de euros. A esta cantidad hay que sumar otros 50 millones en créditos que los empresarios catalanes recibieron del Institut Català de Finances (ICF), el ICO catalán, y que, posteriormente, inyectaron en Ieasa.

Los 57 millones que debe renegociar Ieasa se desglosan en tres préstamos. En primer lugar, un crédito de 26,7 millones de euros de la aerolínea escandinava SAS, que pretendía facilitar la venta de Spanair con esta ayuda y que debería

haberse saldado a finales del pasado ejercicio. Los otros 30 millones de euros corresponden a dos préstamos pactados con el ICF: uno de 20 millones de euros que se debía amortizar en 2013 en un solo pago y otro de 10 millones de euros con vencimientos anuales hasta 2018.

El único activo de Ieasa era su 86% en la aerolínea, que valoró en 137 millones en 2010

El consejero delegado del ICO catalán, Josep-Ramon Sanromà, avanzó hace unos meses que estos créditos se habían traspasado a Avançsa, la empresa pública de la Generalitat que controla el 24% de Ieasa. Fuentes próximas a la empresa admiten que el traspaso de una entidad a otra no

comportó la capitalización de los préstamos, que a día de hoy también deben devolverse.

Ieasa, en la que también participan consorcios público-privados como Fira de Barcelona y Turismo de Barcelona, dispone ahora de tres meses para renegociar el vencimiento de unos préstamos

que, con los recursos que tiene, no puede afrontar. A 31 de diciembre de 2010, el 94,4% de los activos de la sociedad instrumental respondían a la participación en Spanair, que se valoraba entonces en 137,2 millones de euros, un valor alejado de la realidad.

El problema de los empresarios catalanes que apostaron por Spanair no se limita únicamente a las deudas de Ieasa. Muchos de ellos invirtieron en la aerolínea gracias a los 50 millones de euros en préstamos que les concedió la agencia crediticia de la Generalitat a título personal, o a nombre de sus empresas, y que ahora deben devolver.

Entre las personas *atrapadas*, figuran Miquel Martí (Moventia), Ramón Bagó (Serhs), Rafael Soldevila (Majestic), Jaume Roures y Tatxo Benet (Mediapro), Jordi Mestre (Grupo Expo), Xavier Cambra (Dèria Editors), Lluís Soler (Quadis), Carles Sumarroca (Comsa Emte) y Joan Font (Bon Preu).

El coste de cumplir con la normativa de seguridad

OPINIÓN

Wanda Cazalla

La suspensión de operaciones de Spanair ha sido el último de los acontecimientos que ha sobrecogido el sector aeronáutico español, después del cierre de nuestro espacio aéreo en diciembre de 2010 y las continuas amenazas de huelga de las grandes compañías regulares españolas, que seguirán la tendencia hacia el establecimiento de filiales *low cost*.

La grave situación financiera de Spanair demuestra las dificultades empresariales y el alto coste de cumplir

con todos los requerimientos de seguridad que exige el transporte de pasajeros, tanto desde la perspectiva de garantizar que las operaciones aéreas se ejecuten, como de que se realice de manera segura. La regulación únicamente establece cuantiosas multas para una situación como la que se ha producido este fin de semana, que sólo tienden a agravar la situación financiera de la compañía en cifras millonarias y con ello a dificultar que los pasajeros afectados recuperen el precio de sus billetes o sean indemnizados por los perjuicios causados.

Todo ello demuestra la inoperancia de la regulación existente para solucionar este tipo de situaciones. Debemos plantearnos si un sector estra-

tégico y del que depende la seguridad de los ciudadanos (tanto en el transporte como en el ejercicio del derecho a desplazarse) debería establecer medidas de intervención similares a las que por ejemplo existen en el sector bancario, en el que el Estado interviene las compañías aéreas cuando la seguridad aeronáutica o las operaciones estén comprometidas, evitando, no obstante, intervenir mediante subvenciones que finalmente demuestran no ser la manera adecuada, máxime ante la nueva política de déficit que requiere la situación económica actual.

Abogada especializada en materia de seguridad aeronáutica
Monereo Meyer Marinello Abogados

La Llave / Página 2