

Una operación estratégica para El Prat

El grupo inversor catalán compra Spanair y anuncia medidas de ajuste

El plan de viabilidad incluye reducir flota y rutas y crecer en mercados rentables

LALO AGUSTINA

LA VANGUARDIA, 31.01.09

Spanair, la segunda aerolínea española por número de pasajeros, cambió ayer por fin de manos. A última hora de la tarde, el grupo inversor liderado por Catalana d'Iniciatives y Turisme de Barcelona rubricó la compra del 80,1% de la empresa a Scandinavian Airlines (SAS) por un euro. El resto del capital permanecerá en manos de sus actuales propietarios, que asumen toda la deuda de la aerolínea y la ceden limpia de polvo y paja.

Iniciatives Empresariales Aeronàutiques, la sociedad creada esta semana para aglutinar a los inversores, no desveló la composición final y exacta del accionariado. Además de los dos socios impulsores, se han incorporado Fira de Barcelona, Volcat 2009 - grupo inversor ligado a la asociación FemCat - y un grupo de empresarios hoteleros y turísticos catalanes y otros del resto del Estado. Su identidad se desvelará en las próximas semanas, así como el futuro presidente y el consejo de administración.

Spanair, como el resto del sector aéreo, no pasa por su mejor momento a causa de la crisis económica y el exceso de oferta. Muestra de ello son los 463 millones de euros que ayer asumió SAS como pérdidas contables en el 2008 minutos después de cerrar la operación, algunos de ellos ya desvelados con anterioridad. Los compradores, pese a estar convencidos de que, como dijo uno de ellos, "esta es una buena operación para Barcelona, para Catalunya y para España", saben que no les espera un camino de rosas. Su apuesta es arriesgada, pero ilusionante.

El comunicado emitido por el grupo inversor lo deja claro al hablar de los puntos que configurarán la estrategia de Spanair a partir de ahora. En primer lugar, establecer Barcelona como plataforma de crecimiento futuro aprovechando el potencial de la nueva T-1 de El Prat, que se inaugurará en verano. Esa es la oportunidad, la parte atractiva de la compra, que llega curiosamente pocos días después de que Iberia redujera sus rutas en El Prat a dos (Madrid y Londres) y anunciara que había entrado en pérdidas.

La competencia estará en Barcelona, sobre todo en el sector del bajo coste. Por eso, la nueva Spanair apostará por las rutas de negocios los días laborables y las de ocio los fines de semana. La nota pública explica también que habrá que cancelar las rutas deficitarias y reducir costes a través de la simplificación y mejora de las operaciones y de la oferta.

En esta nueva etapa, la nueva Spanair realizará una ampliación de capital de 100 millones de euros. Al mismo tiempo, SAS dijo que reservaba 50 millones de euros para futuras necesidades de financiación de Spanair, que no dio detalles sobre los créditos que tiene cerrados ya para el futuro inmediato.

La aerolínea ha hecho un gran esfuerzo para adaptarse al mercado este año: ha reducido flota y plantilla en 775 personas, ha eliminado cinco de sus siete bases - sólo conserva Barcelona y Madrid-y ha mejorado su productividad. Ahora se centrará en El Prat y Barajas, además de dos destinos turísticos de primer orden:

Baleares y Canarias. En esta nueva etapa, para la que los nuevos socios mayoritarios buscan consejero delegado, se cuenta con la colaboración de la propia SAS y de Star Alliance y sus socios. También está previsto renovar la flota de aviones y simplificarla para centrarse en los aparatos fabricados por Airbus.

Spanair facturó unos 1.000 millones de euros el año pasado, con 10 millones de pasajeros transportados, 8,9 millones en vuelos regulares y 1,1 millones en chárter. En la actualidad, cuenta con 47 aviones y 3.100 empleados (de los que 2.665 son fijos). Se trata de la segunda aerolínea española. Su aspiración: ser rentable y dar la razón a los que han apostado por ella.

CENA PARA CELEBRARLO EN LA LLOTJA

La cena privada en la Llotja de Mar significó el broche a una jornada frenética - la de ayer-en la que casi sobre la campana cristalizó la operación pactada ya el pasado 18 de diciembre y que debía firmarse antes de hoy. En torno al mantel, todos los protagonistas, empezando por los directivos de SAS y Spanair y unos sonrientes Rafael Suñol, vicepresidente de Catalana d'Iniciatives, y Joan Gaspart, presidente de Turisme de Barcelona, los artífices de la operación por parte de los

compradores. Miquel Valls, presidente de la Cambra, actuó de anfitrión. La elección de la antigua sede de la bolsa no fue casual. Hace dos años, Jaan Albrecht, presidente de Star Alliance - la primera alianza mundial- utilizó el mismo escenario para pedir la colaboración de las instituciones catalanas en su objetivo de agrupar las operaciones de once aerolíneas en la nueva terminal de El Prat. Ayer, todo esto volvió a empezar.