

## LA SEPI ESGRIME TRES INFORMES INDEPENDIENTES PARA DEFENDER EL RESCATE DE PLUS ULTRA

23/03/2021



La aerolínea ha evitado la quiebra varias veces gracias al apoyo de empresarios venezolanos y el préstamo de una firma panameña, que ahora se beneficiarán de las ayudas públicas

[El País](#)

La Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) esgrime tres informes de entidades independientes para defender el rescate público de la aerolínea Plus Ultra a la que se concedieron 53 millones de euros. Los informes fueron encargados al banco de inversiones Daiwa Corporate Advisory, a la consultora Deloitte y a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y todos ellos dieron un veredicto favorable a la concesión de las ayudas públicas. El rescate se produce pese a la crítica situación financiera de la aerolínea, salvada varias veces de la quiebra por empresarios venezolanos y una firma panameña, que ahora se beneficiarán de las ayudas públicas.

El Gobierno defiende el rescate de Plus Ultra frente a las críticas de la oposición, que considera que la aprobación de las ayudas se ha producido de forma opaca y sin atender razones estratégicas, debido al escaso peso en el sector de las aerolíneas y su delicada situación financiera. Frente a esas críticas, que relacionan también el apoyo público a la vinculación de los principales socios de la aerolínea con el régimen venezolano de Nicolás Maduro, el Ejecutivo objeta que el rescate se ha llevado a cabo de forma intachable y cumpliendo todos los requisitos técnicos. El principal argumento que emplea para defender su postura es que el Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas que gestiona la SEPI encargó tres informes independientes a Daiwa Corporate Advisory, a Deloitte y a AESA para comprobar si la compañía cumplía los requisitos necesarios para recibir esas ayudas y todos ellos se pronunciaron favorablemente, informaron a El PAÍS fuentes gubernamentales.

Las tres entidades analizaron la situación anterior a la covid-19 y el impacto económico sufrido por la pandemia, la capacidad para devolver las ayudas y el plan de viabilidad presentado por la compañía, que a su vez contó con el asesoramiento de Price Waterhouse Coopers para su elaboración. La propuesta de resolución fue aprobada por el Fondo de Solvencia (formado por representantes de los ministerios de Hacienda, Economía, Transportes e Industria) y, posteriormente, por el Consejo de Ministros del pasado 9 de marzo.

Los informes de Daiwa y Deloitte señalan que Plus Ultra cumple los requisitos de acceso al fondo, establecidos en el Real-Decreto aprobado por el Gobierno. Daiwa subraya que “la cuantía solicitada es suficiente y la compañía cumple con los compromisos asumidos, y el plan de viabilidad y calendario de repagos son razonables”, según las mismas fuentes gubernamentales. Para Daiwa, “la compañía ha de ser considerada estratégica por la relevancia para la economía española en términos de PIB y empleo del turismo, estrechamente relacionado con el sector en el que opera la compañía”. “Además de por la razón anterior”, continúa, “entendemos que también debe ser considerada estratégica dado que la desaparición de Plus Ultra implicaría la desaparición de otra compañía española con licencia tipo A [transporte comercial de pasajeros con aviones de mayor

tamaño] y alejaría aún más de otros países europeos donde el sector también se considera clave como Alemania, Francia o Reino Unido. España ya tiene un número de compañías con licencia tipo A inferior a otros países”.

Plus Ultra, en efecto, forma parte de las aerolíneas tipo A del hub de Madrid consideradas estratégicas por el traslado de migrantes y turistas en un sector que es uno de los principales motores económicos. “Dentro de ese ecosistema, las compañías de pequeño tamaño juegan un papel relevante, puesto que cubren nichos de mercado complementarios a los servicios que proporcionan las compañías grandes, a las que prestan servicios de arrendamiento con tripulación para cubrir sus necesidades técnicas puntuales, entre otras. En ese sentido, la decisión sobre Plus Ultra se ha tomado considerando que las compañías de pequeño tamaño también son relevantes para el hub de Madrid y este criterio se tendrá en cuenta en otras posibles solicitudes que lleguen al Fondo de Solvencia”, según las fuentes consultadas.

Esas fuentes apuntan que, en el proceso de due diligence (estudio de la documentación), Deloitte verificó la titularidad de las acciones y las retribuciones de consejeros y directivos sin que detectaran contingencias relevantes. Según la consultora, “Plus Ultra no ha sido condenada mediante sentencia firme a la pena de pérdida de la posibilidad de obtener subvenciones o ayudas públicas por delitos de prevaricación, cohecho, malversación de caudales públicos, tráfico de influencias, fraudes y exacciones ilegales o delitos urbanísticos; no ha dado lugar, por causa de la que hubiese sido declarada culpable, a la resolución firme de cualquier contrato celebrado con la Administración; se halla al corriente de pago de obligaciones por reintegro de subvenciones o ayudas públicas y se halla al corriente en el cumplimiento de las obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social impuestas por las disposiciones vigentes”.

Por su parte, AESA, dependiente del Ministerio de Transportes, encargada de evaluar la capacidad económica y financiera de los titulares de licencias de explotación concedida por la autoridad aeronáutica, concluye que “la situación financiera de Plus Ultra en el ejercicio 2020 es delicada, ya que estando no calificada como empresa en crisis al cierre de los años 2018 y 2019, experimenta un fuerte deterioro financiero principalmente motivado por los efectos de la pandemia y la dificultad de obtener financiación bancaria adicional, por lo que su supervivencia hace necesario que reciba la ayuda estatal transitoria solicitada a fin de hacer frente a los pagos previstos y mantener su operativa en los próximos 12 meses”.

#### El crédito de la sociedad panameña

Los tres informes que esgrime la SEPI contrastan con la situación financiera crítica que se dibuja en las últimas cuentas del ejercicio fiscal de 2019 depositadas en el Registro Mercantil y en la de los informes de auditoría que les acompañan. En ellas, se resalta que la compañía, además de presentar siempre pérdidas desde su constitución en 2011, ha tenido que recurrir en varias ocasiones a ampliaciones de capital y préstamos para escapar de una causa de disolución societaria por patrimonio negativo.

En esa montaña rusa que son los balances de la aerolínea durante la década de su existencia, han jugado un papel decisivo dos sociedades con vínculos empresariales con el régimen de Nicolás Maduro y ramificaciones en Panamá, país considerado como un paraíso fiscal por la Unión Europea. En primer lugar, SNIP Aviation, constituida por los empresarios venezolanos Rodolfo José Reyes Rojas y El Arigie Harbie (y en cuyo consejo figura también Roberto Roselli Mielles, consejero delegado de Plus Ultra), que entraron en el capital de la aerolínea en 2017, tras suscribir íntegramente una ampliación de capital de 3,78 millones de euros, y en enero de 2019 ampliaron su presencia hasta alcanzar el 47,2% del capital al adquirir acciones en el marco de otra ampliación por nueve millones de euros. Audicar, el auditor de las cuentas, resalta que sin esta ampliación la aerolínea se hubiera quedado sin liquidez, condenándose por tanto a la disolución.

Previamente a esa ampliación, la compañía había evitado la quiebra gracias a un préstamo

participativo por 7,5 millones de dólares (6,3 millones de euros al cambio de entonces) otorgado por Panacorp Casa de Valores, una sociedad panameña de tramitación y negociación de valores, vinculada a Reyes Rojas y sus socios.

El préstamo, al 9% anual de interés fijo más otro tipo variable dependiente de los ingresos de la aerolínea, ha sido renovado gracias al apoyo financiero del Fondo, prorrogándose su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2028 y quedando subordinado a la financiación otorgada por el Fondo, según las fuentes citadas. Es decir, que las ayudas públicas servirán en parte para pagar a Panacorp. Entre las inversiones de la cartera de Panacorp figuran empresas venezolanas como Avianca, Petróleos de Venezuela y la propia República Bolivariana de Venezuela.

#### Cambio del consejero delegado

El apoyo financiero no es una subvención a fondo perdido y los préstamos deben ser devueltos, según las fuentes consultadas. En ese sentido, se realizará un seguimiento de la operación y, según el acuerdo de gestión, la adopción de acuerdos por parte de la junta general o del consejo de administración requerirá el consentimiento previo del Fondo, que tiene derecho a nombrar un observador con voz sin voto a cada una de las reuniones del consejo. Además, se ha establecido una comisión de seguimiento y obligaciones de información en los acuerdos, cuyo incumplimiento constituiría causa de vencimiento anticipado.

El acuerdo también impone que, en caso de que se produzca cualquier desviación a la baja del plan de viabilidad a nivel consolidado que sea superior al 20% del Ebitda o el saldo de caja final proyectados, el Fondo tendrá derecho a proponer, y las restantes partes la obligación de acatar, el nombramiento de un consejero. Y si la desviación es del 30%, podrá nombrar un consejero delegado, cuya designación deberá recaer en un profesional con experiencia en el sector, sin vinculación con su actual equipo gestor.

Según los datos aportados por la compañía, Plus Ultra no era una empresa en crisis a 31 de diciembre de 2019, de acuerdo al criterio establecido por el Reglamento de la Comisión Europea, por lo que no estaba en causa de disolución. Es decir, su patrimonio neto, incluidos préstamos participativos, representaba a dicha fecha el 63% de su capital social y no estaba en causa de disolución; cumplía ampliamente con las ratios de deuda/capital (<7,50 veces) y Ebitda/intereses (>1), siendo los mismos de 0,13 y 2,27, respectivamente; no había solicitado declaración de concurso voluntario, ni había sido declarada insolvente, ni había recibido ayuda de salvamento o reestructuración.

En el presupuesto para 2020, elaborado antes de la covid, estimaba superar los 130 millones de facturación y tener resultado neto positivo por primera vez desde su fundación. Sin embargo, la covid-19 supuso una drástica reducción en términos de operatividad de Plus Ultra, que como el resto de aerolíneas que operan en rutas de largo radio han tenido sus aviones inoperativos. La reducción de ingresos respecto a 2019 ha sido de un 65,3%.

El Ebitda en 2019 fue positivo de 3,3 millones, aunque tuvo pérdidas netas de 2,7 millones como consecuencia del efecto de la amortización creciente de aeronaves adquiridas en 2016 (6,6 millones de amortización de inmovilizado en 2019 frente a 2,9 millones en 2018 y previsión de 0,7 millones en 2020). En 2019, la compañía vendió dos aeronaves que tenía en propiedad por lo que el gasto de amortización se reduce considerablemente para 2020, pasando a cuatro Airbus 340-300 (con capacidad para 275-375 pasajeros de media) en leasing operativo. Una de las naves fue retirada en noviembre de 2020 para reducir gastos y evitar un litigio con el propietario. El plan de viabilidad prevé incorporar en 2021 dos A330-300 (aviones bimotores que gastan menos combustible), uno de ellos en junio para sustituir el A340-300 retirado y el otro en octubre para sustituir a uno de los otros tres A340-300. Actualmente, solo tiene operativo un A340 para los vuelos de repatriación a Venezuela, que reiniciará este miércoles, día 24.

En el último ejercicio de 2019 la compañía transportó 176.396 pasajeros y 3.461 toneladas, cifra

muy superior a los datos de los tres primeros trimestres de 2020: 26.373 pasajeros y 638 toneladas.

#### Clamor de la oposición

El asunto de Plus Ultra ha provocado un terremoto político que se ha trasladado al Congreso. Vox defenderá en el Pleno de este martes remitir a la Fiscalía Anticorrupción el expediente de rescate “con el fin de que se abran diligencias de investigación en relación con la presunta comisión de delitos en la concesión de las ayudas”.

La formación también pide “definir con precisión la condición de “empresa estratégica” en la normativa del fondo, reducir de seis a tres meses el plazo de resolución de las solicitudes para acceder a las ayudas y que el presidente del gestor del fondo rinda cuentas al Congreso cada tres meses. Asimismo, llama a limitar a funcionarios de carrera pertenecientes a abogados del Estado, técnicos comerciales y economistas, e interventores y auditores del Estado la entrada en órganos de dirección y administración de empresas intervenidas.

No es el único grupo que llevará esta semana al Pleno de la Cámara Baja la gestión de este fondo de rescate, ya que el PP también ha planteado que el Congreso pueda someter a votación la idoneidad de las operaciones de rescate de la SEPI y encargar una valoración externa e independiente para comprobar la legalidad en caso de sospechas.

Por su parte, Ciudadanos ha reclamado a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) que se pronuncie acerca del rescate a la aerolínea al considerar que la ayuda “difícilmente puede ser compatible” con las condiciones de la Comisión Europea para asistir a las empresas, al limitar esta ayuda a empresas estratégicas y que las mismas no tuvieran antes de 2020 dificultades financieras que pusieran en duda su viabilidad.