

IBERIA ALEGA QUE ESTÁ CONTROLADA POR EL CORTE INGLÉS PARA DEFENDER SU ESPAÑOLIDAD ANTE EL BREXIT

02/01/2019



La compañía trata de evitar problemas con la UE acudiendo a la división entre el derecho a voto y la propiedad económica que se hizo durante la fusión con British Airways.

[EL PAIS](#)

El conglomerado de aerolíneas IAG tiene un problema: el Brexit duro amenaza con dejar parte de sus aviones en tierra. Si Reino Unido abandona en marzo la UE sin acuerdo, las aerolíneas que no tengan la mayoría de su control en manos de países comunitarios, perderían la posibilidad de operar dentro de la UE. El grupo lleva tiempo intentando probar que sus aerolíneas cumplen tal requisito. La Comisión Europea tiene dudas con Iberia y Vueling. Según fuentes empresariales, la actual línea de defensa de IAG pasa por demostrar que más del 50% de los derechos políticos de Iberia los controla El Corte Inglés. Y eso la hace española.

La Unión Europea presentó el pasado día 20 de diciembre sus planes de contingencia ante la posibilidad de que Reino Unido abandone la UE sin aceptar el acuerdo. Para el sector aéreo la advertencia es clara desde hace más de un año: las compañías que no tengan al menos el 51% de su control en manos de países de la UE podrán realizar vuelos de conexión con Reino Unido (para evitar que quede aislado), pero perderán sus permisos de vuelos dentro de la Unión Europea. Ese aviso pesa desde hace tiempo sobre el grupo propietario de Iberia y Vueling, que negocia con la Comisión Europea para demostrar que sus dueños son comunitarios.

Tal y como adelantó EL PAÍS, el Gobierno se ha implicado para mediar y prestar apoyo a la empresa ante la negociación con Bruselas. Sin embargo, tanto la compañía como el Ejecutivo han evitado explicar en público cuál es la estrategia para convencer sobre la españolidad de Iberia. La empresa ha seguido varias vías: primero trató de demostrar directamente que las acciones de la matriz, IAG, que controla el 100% de Iberia y Vueling y es también dueño de British Airways y Aer Lingus, están en manos sobre todo europeas. Sin embargo, no salen las cuentas. El 21,4% está en manos de Qatar Airways, otro 5,26% son del fondo estadounidense Europacific Growth. Y el resto, de minoritarios y accionistas que compran títulos en la Bolsa de Madrid o Londres. Si los ciudadanos británicos dejan de ser comunitarios, es complicado asegurar que más del 50% del control es de ciudadanos o empresas de la UE.

La estrategia Garanair

IAG ha pasado a la segunda línea de defensa. Iberia es española. Porque su sede está en España. Y porque el poder de control de la antigua aerolínea de bandera, está en manos principalmente de una empresa muy española: El Corte Inglés. Para respaldar la afirmación, ha desempolvado la compleja estructura societaria que se fraguó para llevar a cabo la fusión entre Iberia y British Airways en 2011, y que sigue vigente tras algunas mutaciones importantes, pero que mantiene su principal baza: los derechos políticos en manos españolas.

La cuestión es que Iberia tiene dos tipos de propietarios: el dueño de los derechos económicos, es decir, del negocio, es IAG. Sin embargo, cuando se fusionó con British Airways, con el fin ya de "blindar la españolidad de la compañía", Iberia pasó a ser propiedad al 100% de una sociedad llamada Ib Opco. En esta empresa se separaron los derechos de voto de los derechos económicos. Mientras la propiedad económica quedó al 100% en manos de IAG, los derechos políticos se repartieron: un 49,9% eran de IAG. Pero otro 50,01% se dejaron en manos de Garanair. Garanair es, hoy por hoy, propiedad de El Corte Inglés, al 100%.

Garanair, la empresa que controla la mayoría de los derechos de voto de Iberia, no tiene poder económico alguno sobre Iberia, y ni siquiera apenas vale nada (la conforman 7.000 acciones con valor en libros de 1 euro). Pero teóricamente controla el 50,01% de los derechos políticos de la aerolínea. Se fundó en 2010 y llegó a tener 9 consejeros. Ahora solo tiene un administrador único, Jorge Pont Sánchez, ejecutivo de El Corte Inglés y patrono en la Fundación Ramón Areces (principal accionista de los grandes almacenes). Tiene un empleado, según consta en el Registro Mercantil. Su cifra de negocio en las últimas cuentas registradas, de 2016, era de 608.000 euros. Y Garanair comparte domicilio social con El Corte Inglés, en la calle Hermosilla de Madrid. Garanair, tenedora de derechos políticos de Iberia, es propiedad al 100% de El Corte Inglés.

Hasta abril, El Corte Inglés tenía solo el 13%. Y otro 87% era de Bankia. El banco es a su vez propiedad, en un 60,6%, del Fondo de Reestructuración Ordenada Bancaria, el FROB. Es decir: que el Estado controlaba una parte. Sin embargo, Bankia, entidad rescatada, tuvo que deshacerse en abril de los negocios que no fueran puramente bancarios, y vendió su participación en los derechos políticos de Garanair al otro socio, El Corte Inglés, que ahora tiene todas las acciones.

Reparto de poder

Las cuentas de IAG inciden cada año en este reparto de poder. "El grupo posee el 49,9% del capital social nominal y del número total de derechos de voto en IB Opco Holding, S.L. (y, por tanto, indirectamente, en Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora), con casi el 100% de los derechos económicos de estas sociedades. Las acciones restantes, que representan el 50,1% del capital social nominal total y del número total de derechos de voto, pertenecen a la sociedad española constituida para implementar la estructura de nacionalidad de Iberia", apunta en notas al pie de su informe de 2017.

¿Y qué pasa con Vueling? Es a su vez propiedad de Iberia, con lo que se supone que, protegida una, protegidas las dos aerolíneas, según la estructura que defienden ante Bruselas.

Las cifras están ahí. Los derechos de voto de Iberia, en un 51%, son propiedad de una empresa española. Pero la propiedad económica es de IAG al 100%. ¿Tiene algún poder real El Corte Inglés sobre la aerolínea? Jorge Pont, además de ejecutivo de El Corte Inglés y administrador de Garanair, es vicepresidente de Iberia.

¿Será suficiente la compleja estructura societaria para que Iberia sea considerada una empresa

española a ojos de la Comisión Europea? Bruselas debe decidir si la carambola le permite sortear el veto y mantener los derechos españoles de vuelo. Lufthansa y Air France, competidores de IAG y ansiosos por quedarse con su cuota de negocio en la Unión Europea, parecen dispuestos a dar la batalla si tras un Brexit duro la argumentación de los derechos políticos cuajara. Pero quizá la salida del Reino Unido se zanje con un pacto. Y si no, mientras el litigio corporativo se librara, IAG habría ganado tiempo.

La última palabra si hay un Brexit duro la tendrá la AESA

La Comisión Europea ha recibido y está examinando los distintos planes de contingencia que han presentado las compañías aéreas que pueden estar en apuros si el Brexit termina sin acuerdo en marzo y su propiedad no queda claramente en manos comunitarias. No solo IAG tiene que convencer sobre su control europeo. También Ryanair o Easyjet han llevado a Bruselas propuestas con cambios accionariales o en sus derechos políticos para mantener su pasaporte europeo llegado el caso.

IAG, propietaria de Iberia, sostiene que no tendrá problemas. “Tenemos la convicción de que cumpliremos con la normativa aplicable sobre propiedad y control, tanto en el Reino Unido como en la Unión Europea, después del Brexit”, dice una portavoz. “IAG es una compañía española (su sede social está en Madrid) y las aerolíneas del grupo tienen certificados de operación establecidos desde el inicio de sus operaciones”.

“Desde Fomento estamos convencidos de que Iberia es una compañía española, y también estamos convencidos de que, en caso necesario, la compañía acometerá los ajustes necesarios para asegurar el cumplimiento de la normativa europea”, explica el ministerio.

¿Qué pasa si Bruselas mantiene sus dudas? Emitirán su opinión, pero, llegado el momento de un Brexit duro, la decisión inicial sobre el mantenimiento de la licencia de Iberia corresponderá a quien la expide, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Depende del Ministerio de Fomento, y no expresó dudas sobre la españolidad de Iberia cuando se fusionó con British Airways en 2011. Otra cosa es que esa decisión se pueda impugnar (a instancias de Bruselas o de los competidores), pero sería un proceso largo, de modo que se diluyen los riesgos a corto plazo para Iberia.