

EN PRIMER PLANO

# 'Cielos abiertos' para El Prat



**Jaime Malet**

Presidente de la Cámara de Comercio Americana en España

Tras años de arduas negociaciones, la Unión Europea y los Estados Unidos han firmado el acuerdo *Open Skies* (cielos abiertos), una de las reformas liberalizadoras más importantes al sistema de regulación de la aviación civil internacional creado por la Convención de Chicago -de cuya entrada en vigor se cumplen en abril 60 años- y que se basa en acuerdos bilaterales entre los estados.

Que la Unión Europea y los Estados Unidos sean los protagonistas de este avance en la liberalización de la aviación civil es lógico dado que EEUU ya desregularizó su mercado aéreo interno a partir de 1978, desencadenando un ola competitiva que se llevó por delante algunas de las aerolíneas más emblemáticas de la época (Eastern, Panam, Braniff) y que la UE hizo lo propio con un ambicioso programa durante los años noventa para eliminar los derechos exclusivos que disfrutaban las antiguas aerolíneas de bandera. Sin embargo, el espacio aéreo transatlántico continuaba sujeto a acuerdos bilaterales entre los Estados miembros de la UE y los EEUU que limitaban a pocas aerolíneas el derecho

to de su terminal sur el próximo año. El Prat ha protagonizado un espectacular crecimiento en los últimos años. Ha añadido diez millones de pasajeros entre 2000 y 2006, cerró 2006 con 30 millones de pasajeros transportados y con un incremento del 10,5%, registrando la mayor subida entre los 36 primeros aeropuertos del mundo. En lo que va de año, el aumento es superior al 11%, y el aeropuerto barcelonés podría situarse entre los treinta primeros del mundo, y en séptimo u octavo lugar en Europa a finales de 2007.

Pero esta progresión es aún insuficiente. España, como octava potencia económica mundial y segundo país que más turistas recibe, debe contar con dos aeropuertos que ofrezcan múltiples vuelos intercontinentales. Para que así sea deben cumplirse algunas condiciones. En primer lugar, una importante aerolínea española debería convertir a El Prat en su base de operaciones, preferiblemente como parte de una alianza potente. En segundo lugar, Aena debe someterse a un proceso de descentralización y privatización, con la posible creación de consorcios público-privados que gestionen los



Elena Ramón

Imagen del aeropuerto de El Prat, actualmente supeditado a la gestión centralizada de Aena.

de efectuar rutas transatlánticas. Con el acuerdo, que entrará en vigor progresivamente a partir de abril de 2008, las aerolíneas podrán volar entre cualquier ciudad de la UE y de EEUU. Aunque el acuerdo *cielos abiertos* no elimina la prohibición de que aerolíneas europeas adquieran aerolíneas de EEUU y de que efectúen vuelos dentro de EEUU, constituye una oportunidad histórica para multiplicar los enlaces entre la UE y EE.U. La Comisión Europea calcula que puede generar 80.000 puestos de trabajo y 25 millones de pasajeros adicionales en los próximos cinco años.

Pero, además, el acuerdo es un acicate para el área económica transatlántica, el plan lanzado por la canciller alemana Merkel para profundizar en la integración de la economía transatlántica mediante la homologación de las regulaciones técnicas, industriales, energéticas, de transportes y medioambientales entre ambas orillas del Atlántico.

El acuerdo es especialmente oportuno para el aeropuerto de El Prat debido a la entrada en funcionamien-

aeropuertos de distintas regiones españolas y compitan entre sí. Finalmente, cabe exigir al Gobierno que la adjudicación de la terminal sur se haga a las aerolíneas que más se comprometan con una fuerte expansión de la actividad de El Prat.

Que el Prat sea un aeropuerto de primera división es una condición necesaria para que Barcelona, Cataluña y España puedan competir en la economía globalizada. Las Administraciones Públicas, el sector privado y las aerolíneas deben apostar por la expansión de El Prat y su obtención de vuelos intercontinentales, también como modo de captar más inversión extranjera de calidad hacia nuestro país.

Con el acuerdo *cielos abiertos*, Barcelona tiene pista libre para conseguir enlaces directos con las principales ciudades de la costa de EEUU (Nueva York, Boston, Miami), con Atlanta, con el *hub* de Chicago e incluso con Houston, Denver y California. Para lograrlo deberá competir con aeropuertos como Roma, Mú-nich y Londres Gatwick.