

Cielos abiertos | EE UU y Europa

Despega la liberalización aérea transatlántica

Once rondas negociadoras y cuatro años de trabajo han desembocado en un acuerdo que ha despertado grandes expectativas en el sector. Un 50% más de pasajeros en cinco años y 12.000 millones de euros de ahorro para el consumidor son algunos de los efectos previstos por la Comisión Europea.

Arranca con fuerza la liberalización aérea entre Europa y Estados Unidos, el espacio aéreo más importante y rentable del mundo. El pasado 22 de marzo los ministros de Transporte de los 27 países de la UE aprobaron el acuerdo de cielos abiertos entre EE UU y Europa, por el que las compañías de ambas partes podrán operar con libertad en ciudades del otro lado del Atlántico, sin otras limitaciones que las que establezca la disponibilidad de *slots*. Se abre así una lucrativa tarta de 15.000 millones de euros anuales de ingresos.

Se trata de una de las reformas liberalizadoras más importantes al sistema de regulación de la aviación civil internacional creado por la Convención de Chicago—cuya entrada en vigor cumplió en abril 60 años—, basada en acuerdos bilaterales entre estados. En función de estos acuerdos las aerolíneas europeas sólo podían efectuar enlaces directos hacia Estados Unidos desde su país de origen. Para seis de los nuevos miembros de la Unión Europea, que carecen de acuerdo alguno con los norteamericanos, este compromiso supone la posibilidad de tener, por primera vez, conexión directa con Estados Unidos. Esta situación contrastaba con la existente a ambos lados del Atlántico, donde la liberalización de los mercados domésticos había permitido el despegue de las compañías de bajo coste.

El acuerdo pone fin a cuatro años de arduas negociaciones iniciadas en 2003, a raíz de una sentencia del Tribunal de Justicia que declaraba ilegal la cláusula de nacionalidad de los acuerdos bilaterales que mantienen algunos países con EE UU, y que reservan los beneficios del pacto sólo a las compañías nacionales de los países signatarios. Una compañía alemana establecida en Francia no estaba autorizada a operar vuelos que salgan de París a EE UU. Se han llevado a cabo once rondas negociadoras para lograr el actual acuerdo, que según Bruselas incrementará un 50% los pasajeros y hará los precios más asequibles.

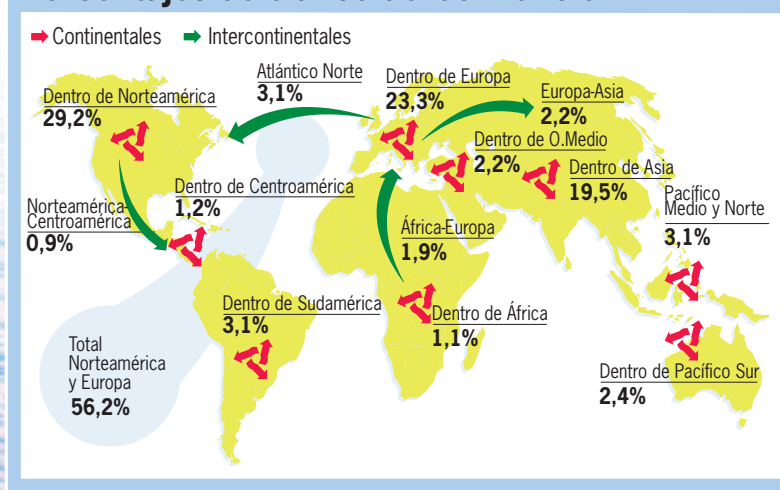
Impacto notable

La Comisión Europea calcula que el acuerdo dará lugar a la creación de 80.000 nuevos puestos de trabajo a ambos lados del Atlántico en sus cinco años de vigencia, aumentará en más de 25 millones el número de viajes transatlánticos y propiciará un ahorro de alrededor de 12.000 millones de euros

Se prevé que el acuerdo sea el pistoletazo de salida para la tan ansiada y anunciada ola de fusiones en el sector



Porcentajes de tráfico aéreo mundial



para los consumidores, como consecuencia del aumento de la competencia en el sector. El tráfico de mercancías crecerá entre un 1 y un 2%, cifra considerable ya que la UE y EEUU acaparan el 70% de la flota mundial de aviones de carga.

Los pasajeros van a ser los principales beneficiados por este proceso, como sucedió con la apertura de los cielos europeos en la década de los 90, ya que aumentará la oferta y la competencia entre las compañías aéreas al flexibilizarse las condiciones bajo las que podrán operar los vuelos transatlánticos. Mejorarán los servicios y los irritantes protocolos de seguridad se irán racionalizando.

El segundo efecto será sobre la propia industria, ya que conllevará una importante reestructuración del sector, incluidas concentraciones empresariales. Se prevé que el acuerdo sea el pistoletazo de salida para la tan ansiada y anunciada ola de fusiones en el sector, al eliminar muchas de las trabas actuales. Entre otras, que cuando se adquiere una empresa extranjera no se adquieren los derechos de vuelo de las mismas a los países correspondientes. “No puedo hablar en nombre de la industria, pero a priori puede haber una consolidación. Es verosímil, especialmente en un momento en que la competencia funciona plenamente en el cielo europeo. La consolidación sería algo positivo”, afirma el comisario de Transportes de la UE, Jacques Barrot.

Ventajas para los pasajeros
Según las previsiones serán los principales beneficiados por las consecuencias del acuerdo, ya que aumentará la oferta y la competencia, y mejorarán los servicios.

Los movimientos no han tardado en llegar. British Airways podría estar estudiando la posibilidad de comprar su rival BMI British Midlands por 1.471 millones de euros. Fondos estadounidenses como Matlin Patterson Global Adviser o Texas Pacific Group muestran interés por Alitalia. Texas Pacific Group, el segundo mayor fondo de capital riesgo del mundo, también se ha acercado a Iberia, una de las candidatas a participar en el baile de fusiones debido a su fortaleza financiera y a su privilegiada posición en las rutas entre Europa y Latinoamérica. Según el secretario general de Transportes español, Fernando Palao, “liberalizar el sector y permitir el intercambio de capitales favorece la entrada de Iberia en la propiedad de algunas compañías y la adquisición de Iberia por otras”. La compañía podrá ahora expresar las posibilidades de negocio de su acuerdo con American Airlines.

Más compañías, más turismo

España será uno de los países más favorecidos por el acuerdo, no sólo por su situación geográfica en el Occidente de Europa, sino porque contábamos con un acuerdo restrictivo con EE UU. “El acuerdo de cielos abiertos es una buena noticia para el turismo español en particular”, afirma el Secretario de Estado de Turismo, Pedro Mejía. Considera que al abrirse una mayor posibilidad de aumento de vuelos y frecuen- ➤

CIELOS ABIERTOS

Los puntos clave del acuerdo que liberaliza el espacio aéreo transatlántico

SUPRESIÓN DE LA CLAÚSULA DE NACIONALIDAD.

Las aerolíneas europeas podrán volar desde cualquier aeropuerto de la UE, independientemente de si está situado en el país de la aerolínea o no, hasta el otro lado del Atlántico. No podrán volar de una ciudad estadounidense a otra, aunque las norteamericanas sí podrán hacerlo entre aeropuertos de la UE.

APERTURA DEL CAPITAL. Se mantiene el límite del 25% de derechos de voto que las empresas

europeas pueden adquirir en líneas aéreas estadounidenses, pero podrán comprar un porcentaje superior al 50% del capital total. **CLAÚSULA DE SUSPENSIÓN AUTOMÁTICA.** Si de aquí a 2010, en las negociaciones de la segunda fase del acuerdo, EE UU no continúa con esta tendencia de apertura, cualquier país de la UE podrá suspender automáticamente ciertas partes del acuerdo, restringiendo el acceso de EE UU a sus aeropuertos de forma unilateral.

► cias, se incrementará el movimiento de turistas. “Uno de nuestros objetivos de captación de turistas es EE UU, donde estamos desarrollando una intensa campaña de promoción”, añade. La Asociación de Compañías de Transporte Aéreo (ACETA) y la Asociación Española de Compañías Aéreas (AECA) también valoran de forma positiva el acuerdo.

Los aeropuertos también se beneficiarán de la llegada de nuevas compañías. “El acuerdo es especialmente oportuno para el aeropuerto de El Prat debido a la entrada en funcionamiento de su terminal sur el próximo año”, afirma Jaime Malet, presidente de la Cámara de Comercio Americana en España. El Prat tiene pista libre para conseguir enlaces directos con las principales ciudades de la costa Este, con Atlanta, con el *hub* de Chicago e incluso con Houston, Denver y California. Para lograrlo deberá competir con aeropuertos como Roma, Múnich y Gatwick (Londres).

Asignaturas pendientes

A pesar de todo el acuerdo nace cojo para las aerolíneas europeas, que no podrán implantarse en el gran mercado de los vuelos internos en EE UU. Las americanas salen beneficiadas ya que, mientras que éstas podrán volar a Europa y, dentro de la UE, de una ciudad a otra sin restricciones, las europeas sólo pueden elegir un aeropuerto de llegada y no pueden ofrecer a sus pasajeros vuelos de continuación. Washington ha hecho valer el argumento de que EE UU es un único país mientras que los europeos son 27 y que sus aerolíneas pueden utilizar la ‘libertad de cabotaje’, que permite embarcar pasajeros en un Estado que no es el propio del avión y desembarcarlos en ese mismo país.

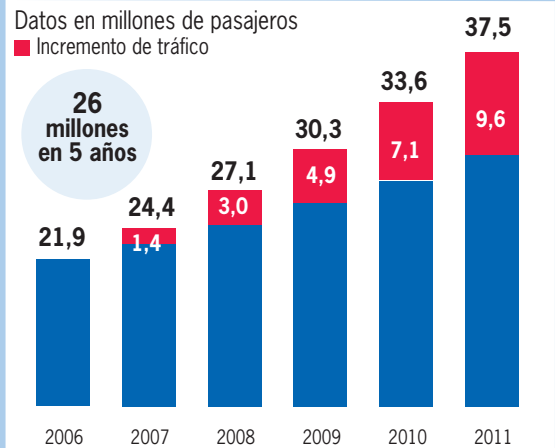
Se puede hablar de compañías ganadoras y perdedoras. Entre las primeras están Continental y Delta –que podrán operar en el hasta ahora restringido aeropuerto londinense de Heathrow– y las empresas americanas de transporte urgente que podrán volar entre aeropuertos europeos. En el segundo

El acuerdo entrará en vigor en marzo de 2008, mientras se prepara la segunda fase de negociación, prevista para 2010

Incremento previsto en volumen de tráfico entre Europa y EEUU

Datos en millones de pasajeros

■ Incremento de tráfico



Fuente: Comisión Europea

El dominio del tráfico actual

Las británicas Virgin Atlantic y British Airways concentran, junto con las estadounidenses United y American Airlines, casi el 40% del tráfico entre ambos lados del charco.

grupo se encuentran Alitalia, British Airways y Virgin Atlantic Airways, que pierden sus privilegios. Este es uno de los puntos a resolver en la segunda fase de la negociación, prevista para 2010. El otro es el de la apertura del capital de las aerolíneas americanas a los grupos europeos.

Las empresas europeas podrán adquirir más del 50% del capital de una compañía estadounidense, pero sus derechos de voto seguirán limitados al 25%. Por el contrario las compañías americanas podrán tener casi un 49% de las firmas aéreas europeas. Estados Unidos considera la estructura accionarial de sus aerolíneas cuestión de seguridad nacional, sobre todo tras los atentados del 11-S. Entre otras acciones su Ejecutivo tiene potestad para requisar los aviones y usarlos como refuerzo militar, por lo que EEUU ha dejado claro que no se compromete a revisar estos puntos en un futuro próximo para contentar a sus socios europeos.

Bruselas, a instancias del Reino Unido, ya ha advertido que en caso de que no se produzcan avances en los próximos dos años y medio hay una ‘cláusula de suspensión automática’

Desde el aeropuerto de Heathrow se canaliza un tercio del tráfico aéreo transatlántico

de ciertas partes del acuerdo. Cada país, de forma unilateral, podrá restringir el acceso a sus aeropuertos si Washington no se muestra partidario de abrir más la competencia. “Se trata de meter presión a EE UU. Queremos la total liberalización”, afirma Barrot. Esta perspectiva envía “una señal clara a los estadounidenses de que estamos determinados a avanzar rápidamente en la segunda fase del acuerdo”, según el ministro británico de Transporte, Douglas Alexander.

No es la única cláusula que ha logrado introducir el Reino Unido, cuya obsesión era proteger el enclave de Heathrow y el dominio de British y Virgin Atlantic. El Gobierno británico ha logrado que se retrase seis meses, hasta marzo de 2008, la entrada en vigor del acuerdo. Sin embargo el aeropuerto de Heathrow, el mayor del Reino Unido, no ha logrado una moratoria particular y tendrá que liberalizarse al mismo tiempo que el resto de aeropuertos comunitarios. □