

Un nou capítol en la història de l'aviació transatlàntica

Volar sense limitacions

L'acord aeri firmat per la UE i els Estats Units és una contribució cabdal a la mobilitat sostenible

JACQUES
Barrot

El 30 de març, a partir de la mitjanit, entra en vigor un nou acord aeri de cels oberts entre la Unió Europea (UE) i els Estats Units. Per primera vegada, les companyies aèries europees i nord-americanes podran volar d'una banda a l'altra de l'Atlàntic sense limitacions, ni en les dimensions dels aparells, ni en la freqüència dels vols, ni en les destinacions, ni en els preus.

Aquest acord és històric per l'abast, l'impacte i l'ambició que ofereix. Afecta els 27 estats de la Unió Europea i els Estats Units, és a dir, més de 800 milions de persones, i aplica un enfocament innovador en matèria de reglamentació internacional: substitueix la miriada d'acords bilaterals entre cadascun dels estats membres i els Estats Units, incloses les restriccions. Per exemple, fixem-nos en l'acord Bermudes II, entre els Estats Units i el Regne Unit l'any 1977: únicament dues companyies de cada país tenien dret a operar entre l'aeroport de Londres-Heathrow i els Estats Units. A partir d'ara, Londres-Heathrow oferirà 16 nous vols diaris cap als Estats Units, i destaquen especialment els de Continental Airlines i Delta Air Lines, que per primera vegada operaran en aquesta ruta.

A PARTIR d'ara, les companyies europees que realitzen vols de llarg recorregut tenen la possibilitat d'obrir rutes cap als Estats Units des de qualsevol indret d'Europa, no únicament des del seu mercat estatal. Air France ja ha previst obrir una nova ruta directa entre Londres-Heathrow i Los Angeles, per exemple, i British Airways té pensat oferir ben aviat als seus pas-

satgers la possibilitat de viatjar a Nova York des de París i Brussel·les, per mitjà de la seva filial Open Skies.

Els principals beneficiats seran els més de 50 milions de passatgers que viatgen entre Europa i els Estats Units cada any. Així mateix, també es multiplicaran les possibilitats per al transport de mercaderies. Cal no oblidar que més de la meitat del transport de mercaderies entre Europa i els EUA, valorat en uns 450.000 milions d'euros, es fa per avió. Per a totes aquelles persones que depenen dels vols transatlàntics, aquest nou acord promet més competència, i, per tant, millors preus i millor servei, bé en el segment de passatgers o en el de transport de mercaderies.

A més, aquest acord és un dels primers a reconèixer la importància cabdal de la preservació del medi ambient. Els avantatges de la cooperació entre Europa i els EUA en aquest àmbit es tradueixen ja en el projecte AIRE, que proposa traçar unes rutes aèries més sostenibles des del punt de vista energètic. Aquest projecte complementa els esforços europeus fets en l'àmbit de la recerca d'una gestió més eficaç del trànsit aeri (SESAR), l'existència d'avions més ecològics (Clean Sky), nous combustibles, a més de reforçar la lluita d'Europa perquè el transport aeri es tingui en compte a nivell internacional en el sistema d'intercanvi d'emissions.



CABA

Suprimir les barreres entre els EUA i la Unió Europea no solament beneficiaria els consumidors; també l'ocupació

Tot plegat es tradueix en més competència, disposicions reglamentàries més coordinades i seguiment dels projectes per protegir el medi ambient. L'aviació transatlàntica pren una gran volada!

L'acord de cels oberts inclou un compromís de les parts implicades amb l'objectiu de promoure una «segona part» d'aquest acord. L'objectiu d'aquesta segona etapa és obrir encara més el mercat en benefici dels consumidors, de les companyies aèries, dels ciutadans i de les empreses que hi ha instal·lades a banda i banda de l'Atlàntic. En aquest sentit, Europa ja ha posat damunt de la taula la seva proposta: la possibilitat que les compa-

nyies aèries i americanes puguin operar en els mercats interiors de cada país, seguint l'exemple de vols transatlàntics.

A hores d'ara, això no és possible. I no ho és, en part, per raons històriques i, en part, pels reduïts proteccionistes més propis d'altres temps i impensables en altres sectors de l'economia, sobretot per a una indústria puntera com la que ens ocupa.

DINS LA UE, ja s'han eliminat les barreres entre els estats membres en benefici de tota la ciutadania europea. Això ha permès l'aparició de les companyies de baix cost, però també ha contribuït al sorgiment de gegants mundials com ara Air France-KLM. Ara, però, per seguir endavant, cal assolir una cooperació recíproca amb altres països, com és el cas dels Estats Units.

Però els consumidors no serien els únics que es beneficiarien d'aquest acord reforçat: l'ocupació també en sortiria guanyant si les companyies europees i americanes poguessin oferir serveis més enllà del seu mercat estatal. Fins ara, el sistema d'aliances creat entre les companyies intenta oferir als passatgers connexions millors, però aquests desplaçaments no s'acaben de facilitar del tot.

La segona etapa serà, doncs, tan important com la primera. Més de mil milions de desplaçaments es produeixen cada any entre Europa i els Estats Units. Si aconseguim reduir definitivament els obstacles per a la competència entre dos mercats que, en conjunt, representen més del 50% del trànsit aeri internacional, farem entrar l'aviació moderna en una nova era, en benefici de la UE i dels EUA, i de l'amistat que els uneix, del dinamisme econòmic i de la mobilitat sostenible, quelcom de fonamental cara al segle vinent. =

Vicepresident de la Comissió Europea.

Bitllet

MIGUEL
Sen

Al Parlament en bicicleta

La febre per donar un bon perfil ecològic ha arribat a la Gran Bretanya. Si a Barcelona el més in ès el *jeng shui* i la bicicleta, a Londres pedalejar dona imatge. Tanta, que el número u del partit conservador, **David Cameron**, ha decidit arribar al Parlament sobre dues rodes. En 30 minuts va de casa seva a l'oest londinenc fins a l'alta institució. L'inconvenient és que, segons el sempre pervers diari *Daily Mirror*, en aquesta mitja hora d'un dia qualsevol el líder carismàtic va circular més d'una vegada contra direcció, es va saltar un semàfor en vermell i, com a reflex del seu alt esperit anticontaminant, es va fer portar la pesant cartera pel seu cotxe oficial, convenientment escortat. No es pot objectar res al fet que els diputats enforteixin cames i natges en hores lliures. El que pot sorprendre l'electorat és saber que, si en tan poc temps ha estat capaç de cometre tantes infraccions, en un mandat amb tot el poder d'un primer ministre podria batre un rècord *Guinness* en pista coberta, circulant pel sostre del Parlament, és clar. =

Escriptor.

El bitllet

XAVIER
Foz

Rucades a taula

Els restaurants autodenominats *exòtics* van guanyant adeptes, diuen: a Barcelona un pot engolir ja com si res cucs al formatge, escorpins a la brasa o grills al curri. També formigues. Hi ha gustos per a tot. En el món hi ha gent a qui li encanta la carn de conill d'Índies, o la de bisó; fins i tot la de gos. A la taula manen els factors culturals. També els identitaris. Sense anar més lluny, a Sort es va celebrar l'any passat la Festa del Ruc, organitzada per una societat gastronòmica amb aquest lema: «Si ets una d'aquelles persones que porta el ruc català a dins, fes que el teu somni es faci realitat: menja-te'ls». Amb aquesta consigna, centenars de gòlafes es van cruspir sopes, estofats i embotits elaborats amb rucs. Però el festí ha hagut de canviar d'escenari a causa de les pressions de grups ecologistes. El sopar se celebrarà avui a Esterrí d'Àneu. De manera que el símbol del déu egipci Ra, del déu grec Dionís, el protagonista de *Platerec y yo*, el Rucio de Sancho Panza, estan novament servits. A qui li agrada, que li aprofiti. Amb mi que no hi compto. =

Periodista.

Opus mei

El trist «¡Recordate'n de mi, Mariano!»

JOSEP
Pernau

a governació d'un Estat com Espanya requereix masses ingents de personal, gran part del qual es deriva del resultat de les eleccions. Són moments d'impaciència per als que esperen que es confirmi la promesa formulada pel candidat amb el resultat a les urnes ja conegut: els guanyadors, per als quals seran els premis, en gran quantitat. També hi ha els que rebran una compensació discreta i uns poders

molt limitats, si els correspon alguna cosa, perquè l'austeritat és la mare de totes les prosperitats futures. En el medallier olímpic, els primers serien l'or i els altres rebrien la plata, i també hi hauria algun bronze.

El premi dels primers és segur, però pot variar molt. Així s'explica la impaciència. La reacció sorprenent és la dels representants del PP que ara són crítics amb el seu líder, **Mariano Rajoy**.

La política no té entranyes. L'acusen d'indecís, de demorar excessivament els nomenaments que li corresponen. Volen sortir del dubte de si valdrà la pena haver esperat tant per acabar amb el que a la loteria en diuen premis menors o el que a

les quinielles seria una butlleta de 3 encerts, tots 1. Es comprèn la indecisió de **Rajoy**. Això li ha passat per la seva excessiva generositat.

Veia tan segura la victòria, que tots els que anaven a demanar-li alguna cosa en sortien complaïts. Des d'un ministeri fins a una ambaixada, hi havia nomenaments de tots els colors. A la seu del carrer de Génova de Madrid havien tocat les 22 hores al rellotge i alguns entusiastes li cridaven al candidat: «¡Recordate'n de mi, Mariano!». Va pecar ell d'optimista, però van pecar multituds que les urnes havien d'afavorir. Si hi ha una tercera oportunitat, prohibirà que li vagin al darrere amb algun assumptet. =

GRUP ZETA

Fundador: ANTONIO ASENSIO PIZARRÓ.
President: Francisco Matosas. **Vicepresident Executiu:** Antonio Asensio Mosbah.
Consellers: J. Ma Casanovas, Félix Espejo, Serafin Roldán i Julio García. **Secretari:** J. R. Franco, E. Valverde (Vicesecretari). **Dir. Editorial i de Comunicació:** M. A. Liso. **Comitè Editorial:** M. A. Liso, J. Ma Casanovas, A. Franco, J. Oneto, A. S. Palomares i J. Rivasés. **Directors d'àrea:** R. de Vicente (Premsa), J. L. Garcia (Revistes i Oci), C. Carnal (Administració i Finances), R. Merino (Serveis Corporatius), P. San José (Comercial i Publicitat), V. Leal (Distribució), M. Añño (Promocions i Màrqueting), F. Linares (Llibres) i A. Vidrera (Desenvolupament i Nous Negocis).
EDICIONES PRIMERA PLANA:
Director gerent: Markus Serrnal.
Directors: J. G. Miquel (relacions corporatives), M. Moya (producció), M. Fañanás (r. externes), C. Mateu (sistemes), D. Casanovas (recursos humans), J. L. Busquets (tresoreria), J. Siscart (administració), C. Moreno (adm. redacció).
Impressió: Gráficas de Prensa Diaria. **Director:** L. Miranda. **Distribució:** Logística de Medios Catalunya S.L. Baitón, 84, 2a planta, 08009, Barcelona. T: 93 484 66 00. Fax: 93 484 66 35.
Publicitat: Zeta Gestión de Medios. **Dir. gerent:** P. San José. **Director comercial:** S. Germán. **Conseil de Gernt:** 400, 08039 Barcelona. T: 93 265 53 53, O'Donnell, 12, 28009 Madrid. T: 91 586 97 00.