

Les taxes i impostos associats a la compra d'un passatge d'avió i a l'ús d'un aeroport d'embarcament sovint desfiguren del tot l'oferta de tarifa que ens ha dut fins a una companyia concreta. Però Brussel·les ha aprovat una normativa perquè les tarifes aeroportuàries es fixin amb els mateixos criteris en tots els aeroports dels estats membre.

El tot inclòs triomfa en els bitllets d'avió

Un vol Barcelona-València operat per Vueling per al darrer cap de setmana de febrer costa 20,01 euros, amb totes les taxes incloses. Però només el 17% del que pagarem correspon a la tarifa del vol (3,5 euros), mentre que el 50% són càrrecs de gestió (10,65 euros) i el 33% restant fa referència a les taxes i impostos aeroportuaris (5,86 euros). La majoria de com-

panyies de baix cost ja s'han sumat al reclam publicitari del "tot inclòs", però també operadors convencionals com Spanair. La guerra de preus ha arribat a l'extrem que fins i tot s'ofereixen vols per menys d'un euro, o gratuïts, com és el cas de Ryanair, que ofereix un passatge des de Girona a Dublín per 0,01 euros, sense incloure-hi les taxes. Al final del procés de la reserva, si bé és cert que la tarifa del vol és de 0,01 euros, el viatge d'anada i tornada ens acaba costant 39,50 euros, el cost real de les taxes i impostos que la companyia paga per enlairar-se, aterrar i gaudir de determinats serveis que ofereix l'aeroport.

Cal dir, però, que a més d'una estratègia de vendes, al darrere dels "tot inclòs" hi ha també una norma europea que pretén evitar la publicitat enganyosa en aquest sector, i estableix que "el preu publicitat ha de ser realment el que pagarà finalment el passatger". Brussel·les ha detectat que algunes companyies, sobretot les de baix cost, no adverteixen en els seus anuncis de les càrregues extra en el preu del bitllet, al marge de les taxes aeroportuàries, com ara suplementes pel fuel, pel tractament de l'equipatge o per embarcar amb una cadira de rodes. La normativa europea també prohibeix la discriminació de preu basada en el lloc de residència del passatger, la nacionalitat o el lloc d'establiment de l'agència de viatges que ven el bitllet. I és que algunes companyies estableixen tarifes diferents per un mateix seient i un mateix vol segons el país on es trobava el passatger.

Després de rebre advertències de sancions per la UE, els operadors de vols van abandonar voluntàriament aquesta pràctica, que finalment ha quedat prohibida per llei.

Guerra de preus. Sigui com sigui, les empreses del sector retallen els marges de benefici per abaratir tarifes i oferir bitllets a un valor marginal, que generalment no cobreix ni el consum afegit de carburant que implica transportar un passatger. Tot plegat fa que, en molts casos, transitar pels passadissos d'un aeroport fins a trobar la porta d'embarcament resulti més car per al passatger que l'import que ha pagat pel seient d'avió. En canvi, el marge del benefici dels aeroports —a l'estat espanyol monopolitzats per AENA i en altres països gestionats per empreses privades o mixtes— augmenta en cada compte de resultats.

Tarifes massa diferents. Però les companyies aèries han denunciat en moltes ocasions la desmesura de les tarifes aeroportuàries i la diferència de preus entre els aeroports europeus, que contrasten amb l'existència de vols cada vegada més barats i que afecten la competència entre operadors. A tall d'exemple, un passatger d'un vol internacional entre països membre de la UE ha de pagar 31,4 euros per taxes i impostos si embarca a l'aeroport londinenc de Heathrow, mentre que si ho fa al Prat només pagarà per aquest concepte 5,86 euros, segons dades de l'Associació Europea de Línies Aèries. Aquestes quantitats inclouen les tarifes que cobra l'aeroport i també les taxes imposades per seguretat, que van a parar a la caixa de l'estat espanyol. L'explicació per a aquest diferencial de preu no queda clara, si tenim en compte que els aeroports europeus estan sotmesos als mateixos criteris de qualitat de servei i d'exigències de seguretat.





Segons la UE, aquest desordre és degut en part al fet que, en absència d'una reglamentació comunitària sobre taxes aeroportuàries, les relacions comercials entre les companyies aèries i els aeroports nacionals es defineixen mitjançant mecanismes nacionals. D'aquesta manera, trobem diferències tarifàries considerables en el serveis presats segons l'aeroport i la companyia que operi el vol. Les companyies que ofereixen vols regulars acostumen a tenir taxes més elevades que els vols xàrter o les de baix cost, ja que ocupen les terminals i les portes d'embarcament millor situades, que lògicament tenen un preu més elevat per a la mateixa companyia. D'altra banda, un vol interior sempre tindrà associades taxes menors que les d'un trajecte internacional. En la pràctica, però, moltes companyies adapten les taxes al preu del bitllet rebaixant o incrementant-ne el preu per presentar una oferta més competitiva.

La UE canvia la normativa. Però aquesta situació passarà ben aviat a la història, perquè Brussel·les ha aprovat un projecte de directiva europea que pretén modificar substancialment el negoci aeroportuari en els països de la UE. L'executiu comunitari ha consultat les companyies aèries, els ens que gestionen els aeroports i les empreses que presten assistència en terra, i ha arribat a la conclusió que és urgent aplicar criteris homogenis en l'establiment de tarifes en tots els aeroports. Avui, les decisions sobre les taxes les prenen de manera conjunta els responsables aeroportuaris i les administracions i institucions que estan implicades en la gestió de la infraestructura. En el cas de l'estat espanyol, el Congrés ha de donar-ne el vistiplau. Però Brussel·les posarà fi a una situació que qualifica "d'insostenible", ja que "en un espai econòmic integrat com l'europeu no és possible que el mateix servei costi sis vegades més en un país que en un altre". Així,

amb la nova normativa, les tarifes que cobren els aeroports hauran de respondre a principis comuns en tots els estats membre, i la base de càlcul per establir-les serà la mateixa. Això no vol dir que les tarifes finals siguin les mateixes en tots els aeroports, els preus seran diferents segons la magnitud dels seus components i dels serveis que contracti cada companyia aèria, com ara la utilització o no de passarel·les, els locals d'emmagatzematge, els serveis de retirada de vehicles per raons de seguretat, etc.

Aquesta directiva s'aplicarà als aeroports que registrin més d'un milió de passatgers l'any, o que transportin més de 25.000 tones de càrrega. Els aeroports del Prat, Eivissa, Menorca, Palma de Mallorca, València i Reus entren en aquesta delimitació, mentre que l'aeroport de Girona i el d'Alacant en queden exempts.

Gemma Aguilera