

Les companyies aèries s'ajusten a la UE

La galleda d'aigua freda que queia damunt els compradors de bitllets d'avió per internet que es veien seduïts per un preu, però que, quan decidien comprar-lo i clicaven per executar l'operació, en veien duplicat o triplicat el preu ja és història. Des del mes passat, Brussel·les obliga les companyies aèries que operen per internet a dir la veritat d'antuvi i a publicar d'entrada el preu final del bitllet. "No volem que els passatgers s'enduguin sorpreses quan comprin els bitllets i vegin que les taxes aeroportuàries no previstes –una taxa suplementària pel fuel, pel tractament de l'equipatge, per les cadires de rodes i més taxes i comissions– s'afegeixen al preu mostrat inicialment", deia el portaveu europeu de Transports, Steefan de Rynck. Aquesta pràctica era molt estesa, sobretot entre les companyies de baix cost. Molts usuaris es queixaven de la manca de transparència i de ser víctimes de la publicitat enganyosa.

Que Brussel·les hi hagi volgut posar remei pot ser considerat com un fet esporàdic, però és una més de les decisions que la Unió Europea ha adoptat respecte a les companyies aèries. Enguany sembla que els hagi tocat el rebre, si tenim en compte les exigències de més seguretat, més protecció per als consumidors o més respecte al medi.

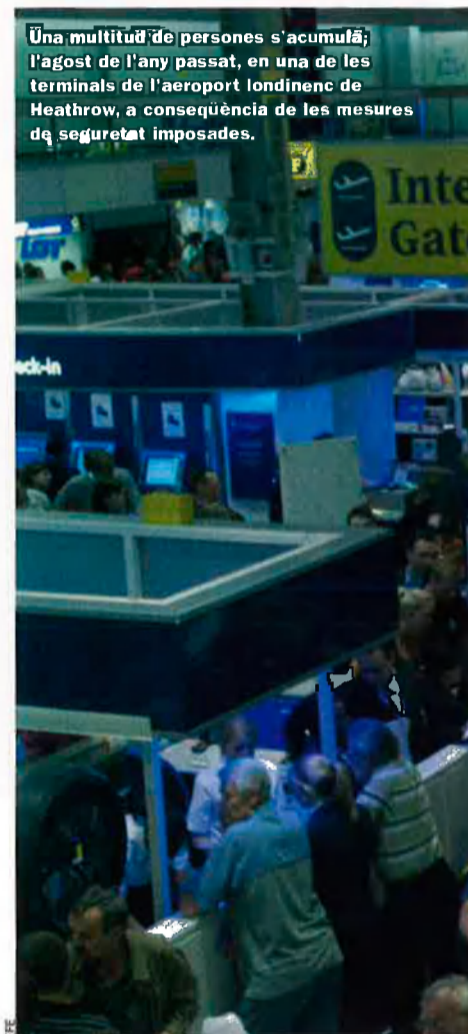
Igualtat per als discapacitats.

L'últim episodi d'aquesta història va arribar a final del mes passat, quan Brussel·les va anunciar que entrava en vigor el reglament europeu que equipara els drets dels discapacitats amb els dels altres passatgers. En concret, el reglament afecta tots els vols que surtin del territori comunitari i prohibeix que les companyies aèries i els operadors de viatges refusin les reserves i el transport de passatgers que tinguin mobilitat reduïda.

També hauran de garantir assistència gratuïta a tots els aeroports europeus als minusvàlids i a les persones grans

Ja prou ofegades per la puja dels preus del petroli, les companyies aèries europees han d'ajustar-se ara a l'allau de requisits que en poc més d'un any els ha imposat Brussel·les, en nom de la lluita contra el terrorisme internacional, del respecte al medi o de la protecció als consumidors.

amb dificultats per a moure's. "Cap discriminació no és acceptable", va dir el portaveu europeu. Les estimacions fetes per Brussel·les revelen que un 10% de la població té alguna mena de discapacitat que l'obliga a fer servir



Una multitud de persones s'acumula; l'agost de l'any passat, en una de les terminals de l'aeroport londinenc de Heathrow, a conseqüència de les mesures de seguretat imposades.

cadires de rodes en els desplaçaments, o bé són cecs i necessiten un gos pigall. "Aquest col·lectiu pot tenir trastorns en arribar als aeroports, on de vegades s'ha de caminar molt o hi ha problemes d'infraestructures per a accedir als

La polèmica dels líquids als avions

Per bé que no perjudicava directament les companyies aèries, la mesura que va afectar més directament els passatgers –perquè els representava un canvi d'hàbits– va ser la que va decretar Brussel·les l'any passat per limitar l'embarcament de productes líquids, com ara aigua, gels o cremes, a les bosses de mà. Ideada per evitar possibles atacs químics en ple vol, la nova norma només permet de transportar un màxim de 100 mil-

lilitres en una bossa d'una mida màxima d'un litre que es pugui segellar i que s'ha de presentar separatament de l'equipatge de mà al control dels aeroports de la Unió Europea, Noruega i Islàndia.

Ja des que entrà en vigor, aquesta normativa europea va ser font de polèmica entre organitzacions d'usuaris i algunes veus polítiques, que van qüestionar-ne l'eficàcia. És el cas de l'eurodiputat català Ignasi Guar-



avions”, va explicar el portaveu de transports.

Cessió de dades. Però potser el punt més polèmic entre els usuaris ha estat l'acord a què han arribat la Unió

dans: “Cap d'aquests governs (de la UE) ni la Comissió ni el Consell no han justificat la proporcionalitat d'aquestes noves mesures, ni han fet un càlcul dels costos que originen, ni de l'impacte pràctic en el sector aeri, en els recursos humans d'empreses i aeroports, ni dels efectes en matèria de vols de connexió”, va dir. S'hi ha fet tanta pressió que les autoritats comunitàries van anunciar fa uns quants dies que estudiaven una revisió de la normativa.

Europea i els Estats Units pel qual les autoritats comunitàries cediran al Departament de Seguretat Interior nord-americà tot de dades sobre passatgers, demanades per les companyies aèries, a fi de tenir controlades les persones que entren al país o en surten i evitar atacs terroristes com els de 2001. Tanmateix, el fet que entre les dades cedides a les autoritats americanes hi hagués *informació sensible* va posar els pèls de punta a les associacions d'usuaris i fins i tot al Parlament Europeu. I no és gens estrany, perquè aquesta *informació sensible* es refereix a l'origen racial, la ideologia religiosa o les inclinacions sexuals, encara que les autoritats nord-americanes es van comprometre a no fer servir aquesta informació llevat de situacions que possessin en risc la vida de les persones. A més, l'acord amplia de tres anys i mig a quinze el poder de retenció de les dades per part dels Estats Units; i això

Algunes de les dades que hauran de lliurar les companyies als Estats Units

- Número del vol i de l'avió.
- Data de la reserva i de l'expedició del bitllet.
- Dates previstes del viatge.
- Nom i cognoms del viatger.
- Llocs on ha viatjat.
- Acompanyants.
- Itinerari del viatge.
- Informació sobre el viatge.
- Detalls sobre el pagament del viatge.
- Demandes especials del passatger: tipus de menjar, preferències de seient... Aquest és el punt més polèmic que podria contenir la informació sensible.

no és pas gens ben vist per les organitzacions de defensa de la privacitat i les llibertats individuals.

Canvi climàtic. La croada internacional per a aturar el canvi climàtic també ha arribat a l'àmbit de l'aviació i Brussel·les va considerar que era injust que el sector aeri gaudís d'immunitat i no contribuís a millorar la salut del planeta. Per això és previst que a partir de 2009 el sector de l'aviació quedarà inclòs en el sistema comunitari de comerç d'emissions, cosa que permetrà de fixar un llindar màxim dins el qual les companyies podran, segons les necessitats, comprar o vendre quotes d'emissió.

“La lluita contra el canvi climàtic i la reducció d'emissions de CO₂ són prioritats de la Unió Europea, i tots els sectors, el de l'aviació i tot, han de participar per aconseguir aquest objectiu”, va explicar el comissari de Medi, el grec Stavros Dimas.

Brussel·les preveu que aquesta mesura tindrà un impacte moderat en el preu dels bitllets d'avió —uns 9 euros—, però espera que serveixi per a reduir les emissions, que en el cas del sector de l'aviació representen un 3% del total i un 12% de les que produeix el sector del transport.

Jordi Miró
Brussel·les