



Disloque de precios aéreos

El encarecimiento del petróleo añade plomo y euros a las tarifas aéreas. En paralelo, las compañías lanzan variadas campañas de descuentos en sus billetes por reservas anticipadas

La mayoría de las grandes aerolíneas han dado ya el paso adelante de repercutir una parte del mayor coste del combustible en el precio de sus billetes para intentar no desviarse de sus previsiones presupuestarias. Pero siguen lanzando, un mes tras otro, sus variadas y variopintas ofertas y campañas. El panorama de precios aéreos es, cuando menos, inestable y confuso.

“Hemos tratado de mantener las tarifas, pero al final no lo hemos podido evitar”. Con estas palabras justifica Iberia su decisión de aumentar el precio de sus billetes por segunda vez en seis meses. Según la compañía, la escalada del precio del combustible -que ha pasado de una media de 36,5 dólares por barril en 2004 a situarse por encima de los 50 dólares-, ha sido determinante para la nueva revisión en las tarifas de los vuelos. Así, desde el 4 de mayo, Iberia ha sumado 5 € a los 10 de sobretasa que había fijado en octu-

bre pasado para los trayectos internacionales a Europa, Oriente Medio y África. Asimismo, en itinerarios a América y Sudáfrica, la aerolínea añade 5 € a los 30 de suplemento establecido en octubre. Los tramos nacionales no registran subidas, pero las rutas que tengan conexiones con destinos internacionales incluyen un alza de 10 € que no tenían hasta ahora.

Suben todas las grandes

El suplemento por combustible, la nueva tasa que las aerolíneas aplican a los billetes para afrontar el encarecimiento del crudo, fue introducido a finales del año pasado por algunas compañías como Air France, British Airways, Iberia y Lufthansa. La estrategia de los líderes europeos del aire fue imitada por el resto de empresas y, en poco tiempo, gran parte del sector incrementó sus tarifas, entre ellas las compañías españolas Air Europa y Spanair.

¿TODAS IGUALES?

Las 'low cost' no han subido tarifas por el alza del crudo. Dicen compensar con recortes en otras líneas de gasto en las que también se afanan las tradicionales. ¿De dónde obtienen ingresos para cuadrar sus números? ¿Son iguales en la ley y las ayudas?

Al igual que entonces, Spanair ha seguido los pasos de Iberia y ha subido hasta 4 € sus billetes en las rutas internacionales; en concreto, aplica incrementos de 2 € en tasas por carburante en los vuelos hacia destinos alemanes y de 4 € para sus rutas hacia Escandinavia y Austria, en línea con los recargos de sus socios de Star Alliance. Los itinerarios domésticos quedan al margen en principio, salvo en caso de conexiones con vuelos internacionales, pero la compañía estudia encarecer este tipo de trayectos.

Por su parte, Air Europa ha decidido no aplicar de momento nuevos aumentos en las tasas por combustible, aunque fuentes de la aerolínea aseguran que, de mantenerse la tendencia alcista del petróleo, “nos veremos obligados a ajustar las tarifas, como han hecho muchas compañías europeas”.

Así lo han hecho también British Airways, Air France, KLM y Lufthansa, entre otras. Desde el 28 de marzo,

British aplica una subida de 9 a 24 € en los vuelos de largo recorrido y de 6 a 9 € en los de corto y medio alcance.

Air France fija en todos los billetes emitidos en Francia un aumento de 1 € para los vuelos nacionales, 2 para los continentales, 8 para los intercontinentales y 3 en los europeos. La holandesa KLM, integrante del grupo francés, ha elevado la sobretasa en sus tarifas desde el pasado 15 de abril en 6 € para los billetes de largo radio, mientras que el gravamen para los vuelos europeos es de 3 euros por billete.

La alemana Lufthansa aplica el nuevo precio desde el 25 de abril y afecta exclusivamente a los itinerarios de largo recorrido: frente a los anteriores 17 €, el suplemento asciende a 27 €. Sus tarifas en los trayectos domésticos e intraeuropeos no varían y mantiene sus recargos por combustible en 7 €.

Muchos LCC, a contracorriente

Pero no todas las aerolíneas afrontan la situación del mismo modo. Mientras las compañías tradicionales encarecen sus precios, las principales aerolíneas europeas de bajo coste EasyJet y Ryanair han mantenido inalterables sus precios. Cristina Bernabé, directora de marketing de EasyJet en España y Portugal, reconoce que la subida del petróleo les afecta, “pero preferimos reducir costes en otras áreas ya que el cliente no tiene por qué pagarlo”. En opinión de Alfonso Claver, director comercial de Ryanair en España, “la política de mantenimiento es una garantía para los usuarios”. Para ello se valen del recorte de otros costes, como la ausencia de catering, la venta de billetes por Internet y sin intermediarios, o

volar a aeropuertos secundarios. Asegura que nunca subirán el precio de los billetes por el alza del combustible: “Con un precio de 80 dólares el barril, nosotros seguiríamos obteniendo beneficios, un escenario en el que todas las aerolíneas europeas quebrarían”.

La catalana Vueling también ha optado por no subir las tarifas. De reciente creación, esta *low cost* contempla en su plan estratégico altos costes de combustible y su filosofía se centra en ofrecer importes un 50% más baratos que las aerolíneas tradicionales.

Por su parte, Air Berlin aplica el nuevo suplemento desde finales de 2004 y, de momento, no ha subido el recargo. Su director, Álvaro Middelman, advierte que por muy eficientes que quieran ser, “el combustible forma parte de la estructura de gastos y es inevitable que repercuta de algún modo”.

Bajadas por las ofertas

En paralelo con esta actualización de precios en los billetes aéreos por el encarecimiento del queroseno, las compañías, la mayoría de ellas siguen enzarzadas en una “guerra de promociones”. Todas lanzan, de forma sucesiva, sus campañas de ofertas para llenar sus aviones. Parece como si las tablas de tarifas fuesen un referente, o incluso la excepción, aplicable en fechas determinadas, ligadas a las grandes movilizaciones viajeras de Semana Santa, verano o navidad y de los puentes con que el calendario laboral premia a los ciudadanos. Como muestra de esa constante vigencia de campañas baste el botón de las que publicitaban las *web* respectivas a mediados de mayo:

✦ **IBERIA:** vuelos en España desde 15

¿HABRÁ 'LAST MINUTE'?

Las aerolíneas se han volcado en primar la reserva anticipada de plazas. ¿Renunciarán a las ofertas de “último minuto” ya clásicas al filo de la temporada alta del turismo?

€ por trayecto. Y para billetes de ida y vuelta: Bruselas, desde 59 €; Amsterdam desde 82 €; Suiza, desde 49 €; Italia desde 69; Copenhague 83 €; Moscú, 217; Buenos Aires desde Madrid desde 399 €; Bogotá desde 399; México 390 €; Sudáfrica 549 €

✦ **AIR EUROPA:** Praga, sólo ida, desde 61 €; desde Varsovia, ida, 75; ofertas especiales fin de semana, desde 63 €; Praga ida y vuelta, desde 101 €; Varsovia ida y vuelta desde 160 €; o China (Pekín, Shanghai) desde 649 €.

✦ **AIR FRANCE:** Entre sus ofertas tiene vuelos a Nueva York por 269 €; El Cairo, 279; Pekín, 540; Cantón o Shanghai, 599. También publicita “ofertas bajo el sol” con vuelos a Caracas, 399 €; a La Habana y Santo Domingo, 406; Punta Cana o Isla Mauricio, 540; o Seychelles, 560”, para salidas hasta el 31 de mayo. Y entre sus vuelos más próximos, figuran París por 69 €; Bruselas 125; Frankfurt, 145; o Helsinki, 195.

✦ **KLM** incluye en su *Top de Ofertas* vuelos a Estocolmo por 125 €; Oslo, 165; Nueva York, 269; o Delhi, 549 €.

✦ **SPANAIR** anuncia billetes en *clase web* desde 19 €, además otras ofertas para volar a Estocolmo o Copenhague por 39 € en cada trayecto; y a Malabo por 354 € ida y vuelta.

✦ **LUFTHANSA** incluye ofertas de vuelos a Londres y París por 22 €; a Nueva York por 177; a Madrid y Barcelona por 31 o a Roma por 38.

✦ **RYANAIR**, la reina de las ofertas, ofrece un millón de plazas a sus múltiples destinos por tarifas que comienzan en 0,99 libras. Este mínimo precio –que como todas las promociones no incluye tasas, impuestos, etc– es el que figura en *web* para vuelos desde Londres a Bolonia, Sevilla, Oslo, Génova, Oporto, Santander, Valladolid, Zaragoza, Dusseldorf, Dublín, Glasgow, Hamburgo, Almería, Turín, Milán...

El resultado de esta doble operación –suplemento por la subida del crudo menos descuentos en la reserva de billetes– es difícil de establecer. A simple vista el sobreprecio por el petróleo es menos llamativo que las persistentes ofertas de descuentos por reserva anticipada. Los usuarios, en ese sentido, pueden ser beneficiarios, pero la coherencia entre ambas decisiones de gestión de las compañías no se explica bien ni se entiende fácilmente. ■

SOBREPREGIO POR EL CRUDO, SEGÚN TIPO DE VUELOS (EN €)			
COMPAÑÍA (*)	DOMÉSTICOS	CONTINENTALES, CORTO Y MEDIO RADIO	TRASATLÁNTICOS, LARGO RADIO
IBERIA	10 (sólo vuelos con conexiones internac.)	5	5
SPANAIR	2-4 (Sólo vuelos con conexiones internac.)	De 2 a 4	De 2 a 4
BRITISH AIRWAYS		De 6 a 9	De 9 a 24
AIR FRANCE	1	2-3	8
LUFTHANSA			10

(*) AIR EUROPA no ha modificado sus tarifas, como las 'low cost', aunque no lo descarta si se mantiene el alza del crudo.