

Al centro del dibattito i tempi di aggiornamento dei dati relativi alla franchigia dei vettori sui sistemi Crs



IL VALORE DEL BSP NEL MONDO

LO STORICO DEGLI ULTIMI 7 ANNI

2010*	165 mld
2009	191 mld
2008	240 mld
2007	220 mld
2006	187 mld
2005	171 mld
2004	158 mld

Dati in dollari *gennaio-settembre
Fonte: Iata

Trend in flessione.

Dal 2004 al 2008 il valore delle vendite Bsp nel mondo ha registrato un incremento, di pari passo con il numero di agenzie accreditate Iata; entrambi i valori si sono però contratti a partire dal 2009

Normativa Iata sui bagagli: agenzie a rischio sanzioni

Secondo i network la Resolution 302 potrebbe portare un'ondata di multe per i dettaglianti

Un passo avanti che potrebbe costare caro alle agenzie. La Resolution 302 della Iata per la regolamentazione della franchigia bagaglio potrebbe semplificare l'emissione dei biglietti, ma sui primi mesi di applicazione spunta l'ombra delle sanzioni.

Sotto la lente ci sono soprattutto i voli interline: il nuovo regolamento, entrato in vigore lo scorso primo aprile, lascia, infatti, la libertà ai singoli vettori di determinare i limiti del trasporto bagagli. Contemporaneamente, il documento dell'associazione fornisce anche regole chiare e precise per individuare il vettore 'principale' nel caso in cui un volo coinvolga più compagnie, ovvero quello che detta le norme per la franchigia bagaglio. "Il che, sicuramente, rappresenta un passo avanti" commenta Andrea Gorini, direttore servizi turistici di Cts.

Le difficoltà per le adv

Tuttavia, come spesso accade con il varo di nuove normative, si apre per le agenzie un periodo difficile. "Il problema è che possono essere commessi errori che non sono imputabili all'adv, ma al fatto che i dati sui Crs non sono ancora stati aggiornati", afferma Luca Dal Ben, direttore biglietteria di Bravo Net-Hp. Un mancato aggiornamento che dipende, affermano i network, dai ritardi da parte delle compagnie aeree nell'inserimento dei dati all'interno del database centrale.

Secondo la distribuzione organizzata, il risultato finale sarà

I NUMERI DELL'ASSOCIAZIONE DEL TRASPORTO AEREO

La distribuzione

2010 (gen.-set.) 2009

51,9 54,8

Questo, espresso in migliaia, il numero di adv iscritte alla Iata

Capillarità sul territorio

VETTORI

230

PAESI

160

Quasi la totalità dei player dell'industria aderisce alla Iata

uno solo: un alto rischio di Adm nei primi mesi. E considerato il limite di 9 mesi previsto per la notifica delle sanzioni, un bilancio definitivo potrà essere stilato solo a inizio del prossimo anno. "Spesso arrivano Adm per biglietti che l'agente non ricorda neanche di avere emesso", afferma Gianluca Martinotti, direttore prodotto di One!Travel Network.

Al di là dei dettagli tecnici dell'operazione, molti network italiani pongono l'accento sul fatto che l'applicazione della nuova normativa possa trasformarsi in un boomerang per le agenzie. "Ormai emettere un biglietto è diventato un terno al

lotto - aggiunge Dal Ben -. In questo mercato ci sono diversi soggetti: non dico che l'agenzia di viaggi singola abbia la stessa importanza di una grossa compagnia aerea, ma si tratta pur sempre di un venditore". Ad accendere il dibattito, infatti, è il meccanismo in base al quale gli eventuali mancati aggiornamenti dei dati delle compagnie sui Gds si possono trasformare in una sanzione per la distribuzione. "La questione è che il Gds garantisce la tariffa, ma non la franchigia bagaglio - spiega Massimo Gardini, direttore tecnico di UvetAmex -. Comunque c'è un dato in nostro favore: spesso i biglietti interline riguardano

vettori della stessa alleanza. Speriamo che ci sia un'armonizzazione delle normative".

Secondo una parte della distribuzione, non mancano comunque i lati positivi: "Il passo in avanti - afferma Gardini - è che ora non devo più controllare la franchigia bagagli di tutti i vettori utilizzati nel volo, ma solo del vettore dominante, individuato proprio attraverso le norme della Iata".

Se una parte della distribuzione teme un'impennata degli Adm nei prossimi mesi, alcuni manifestano, invece, maggiore sicurezza: "Certamente la nuova direttiva Iata può indurre confusione, dubbi e problemi - af-

ferma Piergiorgio Reggio, amministratore delegato di G40 Travel Group -, che possono essere evitati con un'informazione corretta e preventiva e un servizio professionale".

La posizione di Fiavet

Per Enzo Manunza, responsabile commissione trasporti di Fiavet, l'entrata in vigore della risoluzione è l'occasione per attirare l'attenzione sul meccanismo stesso dell'Adm. "La sanzione va pagata subito, anche se in una prima fase si tratta solamente di un accertamento - afferma Manunza -. Nel caso in cui sia stata applicata erroneamente, l'importo viene restituito in un secondo momento. È questo sistema che noi contestiamo". Per quanto riguarda l'ipotesi di sanzioni dovute proprio alla franchigia bagagli, "non escludo questa eventualità - prosegue -. Ovviamente, in questo caso ci difenderemo nelle sedi opportune".

Francesco Zucco



Lo scontro. La norma Iata porta in primo piano i rapporti tra agenzie e vettori

«A pagare è sempre la distribuzione»

L'ENTRATA in vigore della Resolution 302 di Iata per la franchigia bagagli riapre il dibattito sui rapporti tra compagnie aeree e distribuzione. Sul banco degli imputati, il fatto che il mancato aggiornamento dei dati sui Crs possa comportare una sanzione per le agenzie di viaggi. "Ancora una volta siamo for-

temente penalizzati, come del resto accade da parecchio tempo" afferma Gianluca Martinotti, direttore prodotto di One!Travel Network. E anche i dubbi di Enzo Manunza, responsabile commissione trasporti di Fiavet, sul meccanismo di applicazione delle sanzioni vanno nella stessa direzione.

"Perché in caso di dati non corretti deve pagare l'agenzia, che viene remunerata con l'1 per cento di commissione - si chiede Luca Dal Ben, direttore biglietteria di Bravo net-Hp -? Fino a prova contraria il canale agenziale è ancora uno dei maggiori venditori delle compagnie aeree".

F. Z.