

Devolver el 5% a los insulares, una carga más para las aerolíneas

La entrada en vigor el 1 de marzo de la normativa que amplía en un 5% la bonificación de las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo para los residentes en las Islas ha supuesto más de un quebradero de cabeza para las compañías aéreas. El problema no es el coste del reembolso sino el papeleo de las devoluciones

Las aerolíneas que operan en Baleares, Canarias, y también en Ceuta y Melilla, se plantean si esta medida, que fue presentada por los grupos parlamentarios de Coalición Canaria y del Partido Popular, aunque fue la primera la que recibió el apoyo unánime de todo el Congreso, fue una iniciativa acertada por parte del gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero. ¿Por qué no se consultaron previamente con las compañías aéreas las directrices a seguir para minimizar la gestión administrativa que podían representar los reembolsos a los afectados? Lo cierto es que no hubo consulta y esta medida se aplica con carácter retroactivo al 1 de enero de 2005. Ello se traduce en la devolución de un 5% en el precio del billete de cada trayecto entre la península y las islas así como en los desplazamientos interinsulares intracomunitarios, lo que sumado a la bonificación que se venía aplicando, un 33%, asciende a un porcentaje global del 38%. En el caso del transporte marítimo de los pasajeros esta bonificación se sitúa en un 15%.

Para Alvaro Middelmann, director de Air Berlín para España y Portugal, esta iniciativa constituye “una barbaridad que nosotros advertimos desde el principio. Se ha creado una cultura que me parece muy negativa, que es que los políticos, como lo hacen las compañías, no miran los inconvenientes. Que carguen con ese coste”. En el caso de Air Berlín, esta devolución del descuento adicional para residentes del 5% “está suponiendo que tengamos presentadas reclamaciones para gestionar importes de 1 o 1,5 € y la gente lo está pidiendo. A la aerolínea nos pone en una situación comprometida porque no nos queda más remedio



que tramitarlo, aunque el coste de la gestión está siendo mucho más alto. Estamos intentando ver cómo compaginamos esta gestión con el resto de la subvención”, afirma Middelmann.

Procedimiento de abono

Para que el residente de estas autonomías pueda cobrar este 5% debe acudir a las oficinas de las compañías aéreas donde adquirió los billetes o a las respectivas Consejerías de Asuntos Sociales, o Sanidad y Consumo, donde se les entregará un modelo normalizado de solicitud para dirigir a la compañía aérea emisora del billete y al que se debe adjuntar el número de D.N.I. o la tarjeta de residente, el cupón de

pasajero para los billetes emitidos en papel y recibo de itinerario o tarjeta de embarque en caso de *e-tickets*.

Si no se dispusiera de los documentos anteriores, debe aportarse información relativa a la fecha del viaje y al trayecto realizado. El plazo para recuperar el reembolso para aquellos pasajeros que utilizaron sus billetes de ida y vuelta antes del 5 de marzo es de tres meses para realizar su tramitación, lo que hace suponer que a finales del mes de junio se va a producir un incremento en la solicitudes de bonificación. Sin embargo, aquellos pasajeros que compraron los billetes del trayecto en enero y febrero sin haber consumido todavía el de vuelta, dispondrán igualmente de tres meses a partir de la fecha del vuelo de regreso, siempre que sea en 2005, según informan fuentes de la Dirección General de Aviación Civil a esta revista. La compensación de la cuantía total reembolsada a los pasajeros les será abonada a las compañías a partir de enero de 2007, una vez presentada toda la documentación ante la Dirección General de la Aviación Civil.

En opinión de Middelmann, habría que aplicar fórmulas más sencillas como “determinar cuál es el presupuesto anual y cuántas personas han accedido a ese descuento. Una vez hecha la división entre ambas cifras, saldrán tantos euros por pasajero que vuele en rutas y que tenga derecho. Esa cantidad es la que se le devuelve al pasajero que pueda acreditar que ha volado. Así, será el pasajero el que decidirá con quien vuela y las compañías nos evitamos un montón de burocracia, que comprendo que tenga que ser muy rígida, porque al fin y al cabo son fondos públicos, pero de esta forma se hace responsable el pasajero sin que las



FÓRMULAS SENCILLAS

Middelmann, director de Air Berlín para España y Portugal, postula que con métodos más fáciles las aerolíneas se evitarían mucha burocracia.

Para Spanair las devoluciones están ocasionando un gran coste burocrático

compañías tengamos que mediar”.

Tampoco lo ven fácil otras compañías españolas que operan en estas Comunidades o Ciudades Autónomas. “La situación se está haciendo harto complicada”, asegura Margaret Martínez, responsable de Revenue Accounting de Spanair en Palma de Mallorca. En esta aerolínea los informáticos no han sido capaces de desarrollar sistemas que agilicen las peticiones. “Lo estamos haciendo manualmente, y aunque no tenemos muchas solicitudes, está ocasionando un gran coste burocrático, porque los reembolsos proceden de canales muy variados”, afirma Martínez, quien apunta que en estos momentos están chequeando todavía las bonificaciones de enero.

En el caso de Air Europa, no disponen hasta el momento de datos, por lo que han preferido no pronunciarse a este respecto.

En Iberia aseguran que el reembolso de las bonificaciones se está desarrollando de forma “sencilla y tranquila gracias a los mecanismos de coordinación con la Dirección General de Aviación Civil”, según declaran fuentes de la compañía de bandera. La tramitación del proceso en relación con la adquisición de billetes que se pagaron con tarjeta de crédito está resultando muy rápida ya que el abono se está produciendo de forma automática. Igual de ágil está siendo el reembolso con los pasajeros residentes que acudieron a las oficinas de esta ae-

RAPIDEZ Y FACILIDAD

Desde Iberia aseguran que el reembolso se está desarrollando de una forma sencilla y tranquila gracias a la coordinación con la Dirección General de Aviación Civil.

rolínea en el aeropuerto y realizaron su pago en efectivo. No obstante, reconocen que “hay muchos pasajeros que no disponían de la documentación necesaria para acreditar que habían volado con Iberia, por lo que nuestros agentes han tenido que indagar en sus bases de datos, con el gasto de tiempo que conlleva”.

La cifra total de pasajeros residentes en las Islas Canarias que solicitaron este reembolso durante los meses de abril y mayo, pero formalizando su solicitud por escrito en las oficinas de Iberia, ascendió a 2.600, sin contabilizar a aquellos pasajeros que recibieron la bonificación automática por pagar con tarjeta de crédito. En ese mismo periodo los pasajeros residentes en las Islas Baleares que solicitaron la bonificación a través de distintas formas de pago fueron 183.000, de los cuales 64.000 la solicitaron por adquisición de billetes para trayectos interislas. ■

VIII edición del International Golf Travel Market en Gran Canaria

La isla releva a la ciudad portuguesa de Estoril como sede del acontecimiento anual más importante a nivel mundial de este segmento turístico que atrae a España a más de tres millones de turistas y un negocio anual de 2.375 millones de €. José Manuel de Juan, subdirector de Turespaña, destaca que ‘Canarias permite la práctica de este deporte los 365 días al año’

LA mayor de las Islas Canarias apuesta claramente por el golf. Por ello presentó su candidatura para acoger esta VIII reunión del IGTM (International Golf Travel Market), que organiza la Reed Travel Exhibition y que tendrá lugar entre el 5 y 8 de diciembre en el Palacio de Congresos de Maspalomas. Allí se darán cita más de mil participantes de 46 países que expondrán, en 360 stands, las últimas novedades en el sector del turismo de golf.

El coste de la organización asciende a 1,5 millones de €, gran parte aportados por Turespaña y por la iniciativa privada. “Nuestra apuesta es aumentar el gasto por visitante; para ello tenemos que apoyar el turismo náutico,



co, el de salud y, sobre todo, el de golf”, indica Manuel Fajardo, consejero de Turismo del Gobierno de Canarias.

Los organizadores estiman que, tras acoger la feria, Canarias podría duplicar el volumen de turistas del golf.

Además de contar con unas desarrolladas infraestructuras de golf y alojamiento, Canarias reforzará su posición en este sector implantando el sistema de calidad medioambiental ISO 14001, así como con la obtención del certificado 'Biosphere Golf', desarrollado por el Instituto de Turismo Responsable (ITR) y reconocido por la Unesco. Juan José Cardona, presidente del Patronato de Turismo de Gran Canaria, asegura que “el agua no es un problema en Canarias porque existe un gran desarrollo de plantas desalinizadoras”.

El golf es ya uno de los segmentos más importantes de la industria turística y los destinos intentan crear las condiciones idóneas para atraer a un turista de gran capacidad adquisitiva. ■

Más turistas pero con la cartera más escueta

España batirá este año el récord de turistas con 55 millones de personas. No obstante, se prevé una menor rentabilidad debido al retroceso de ingresos por turista y a la caída de los precios de los hoteles

El optimismo vuelve al sector hotelero. El modelo tradicional de sol y playa, considerado agotado o caduco, parece ir recuperándose. El primer semestre de 2005 se ha cerrado con un balance positivo para el sector turístico. En los principales destinos, salvo en Andalucía, ha habido un incremento de visitantes. Ello conduce a pensar que 2005 va a ser un año de regeneración, con cifras de ocupación en torno al 90%, según el presidente de la Confederación Española de Hoteles y Alojamientos Turísticos, José Guillermo Díez Montañés. No obstante, este optimismo debe matizarse ya que se prevé una menor rentabilidad debido al retroceso de ingresos por turista. ■



PRINCIPALES DESTINOS DE LOS TURISTAS EXTRANJEROS LLEGADOS ENTRE ENERO Y MAYO DE 2005

CC AA	Nº de turistas en millones	Incremento respecto al mismo periodo de 2004
Cataluña	4,6	12,7 %
Canarias	4	2,8 %
Andalucía	2,7	-0,7%
Baleares	2,5	1,6 %
C.Valenciana	1,8	12%
Madrid	1,3	6,8%

BREVES

Deutsche Bank incrementa su participación en NH Hoteles

Deutsche Bank ha elevado su participación en la cadena hotelera hasta un 5,6% (6,7 millones de acciones), según datos del registro de la CNMV del 24 de junio. La entidad bancaria ya poseía el 3,26 % de NH Hoteles como titular directo de acciones que la firma considera autocartera para la cobertura de opciones sobre acciones. Deutsche ha tenido que declarar su participación porque supera el 5%.

Las aerolíneas bajan medio punto la comisión de las agencias

Iberia, Spainair y Air Europa rebajaron la comisión porcentual que abonaban a las agencias de viajes. Esta bajada se debe a los acuerdos alcanzados por las aerolíneas con las agencias de viaje para un nuevo sistema retributivo que abarca el periodo 2004-2006. Iberia pagará a las agencias una comisión del 1% del importe de la transacción. Spainair cederá una comisión del 1,5% y Air Europa sitúa la retribución a las agencias en el 2%. Estas negociaciones se revisarán en 2006.

Air France aumenta sus tarifas por la subida del petróleo

La aerolínea ha anunciado un incremento de las tasas de carburante en sus billetes desde el día 19 de julio a causa del elevado precio del petróleo. Los vuelos domésticos aumentarán un euro y los de media distancia, dos. Este recargo será suprimido cuando el precio del crudo sea inferior a los 50 dólares. Lufthansa, Austrian Airlines y las compañías aéreas portuguesas TAP, Portugalía y Air Luxor se han sumado a estas medidas y anuncian nuevas subidas.

Vuelos directo de Barcelona a Shanghai

La aerolínea Air Plus Comet, del grupo Marsans, fleta desde el día 8 de julio un vuelo semanal que enlaza Barcelona con Shanghai por 609 euros ida y vuelta. Este vuelo es consecuencia del acuerdo al que llegaron los gobiernos de España y China para ampliar las conexiones aéreas entre los dos países.

Los Tribunales no cambian el reparto de Barajas

Spainair presentó un recurso contra la decisión de AENA sobre el reparto de los espacios de las terminales del aeropuerto Madrid-Barajas, por considerarla lesiva. Los Tribunales han desestimado el recurso. No obstante, fuentes jurídicas de la aerolínea han anunciado que recurrirán este auto.

China y la UE negocian un acuerdo sobre 'cielos abiertos'



La Unión Europea y el Gobierno chino negocian la liberalización del sector aéreo.

Bruselas y Pekín iniciarán, en el último trimestre de 2005, los acuerdos para lograr una situación de 'cielos abiertos' que responda a la creciente demanda de tráfico de pasajeros y mercancías entre las dos regiones. La declaración firmada en junio de este año por el vicepresidente de la Comisión Europea y comisario de Transporte, Jacques Barrot, y Yang Yuanyuan, responsable de la Administración General de Aviación Civil del país asiático, en la Cumbre China-Europa sobre Aviación celebrada en Pekín, recoge un preacuerdo para futuros convenios.

Actualmente sólo 20 aerolíneas europeas y chinas tienen permiso para realizar esta ruta. Barrot afirmó que ha solicitado un mandato a los ministros de Transportes de la Unión Europea para negociar la apertura de los cielos con Pekín. Muy optimista respecto al futuro de los acuerdos, declaró que "las estimaciones sugieren que el tráfico aéreo entre China y Europa crecerá alrededor de un 7% anual durante los próximos 15 años". A este incremento contribuirán notablemente los viajes, tanto turísticos como de negocios, que supondrán la celebración de los Juegos Olímpicos en Pekín en el año 2008 y la Exposición Universal de Shanghai en 2010.