

BUENOS DIAS



DIGANOSTICO ERRADO
EXTRANJERIZACION
TRABAJADORES Y PASAJEROS
HACIA UN DESTINO PRECARIO.

- CAMBIO DE PARADIGMA DESDE EL CAMBIO DE GOBIERNO.
- EL MERCADO NO CRECIO PARA QUE AEROLINEAS ARG NO TUVIERA COMPETENCIA
- POR ESO EN ARGENTINA VUELAN POR AÑO MUCHOS MENOS PASAJEROS QUE EN LOS PAISES DE LA REGION.
- ESTE PUNTO DE PARTIDA FUE ACERTADO O DESASERTADO?
- EN QUE SE FUNDAMENTÓ ?

- EN QUE SE LE NEGÓ LA POSIBILIDAD DE CRECER A LAN Y ANDES EN ALGUNA MEDIDA
- **DONDE ESTUVO EL ERROR DEL DIAGNOSTICO ?**
- EN QUE DESDE EL 2001 AL 2005 ARGENTINA VIVIO UNA DE LAS ETAPAS MAS OSCURAS EN LA ACTIVIDAD.
- AEROLINEAS ARGENTINAS NO VOLO DESDE JULIO A OCTUBRE DEL 2001. VUELVE A VOLAR INTERNACIONAL EN 2002
- **ENTRE 2003 Y 2005 QUEBRARON LAPA-DINAR Y SW + LAFSA**

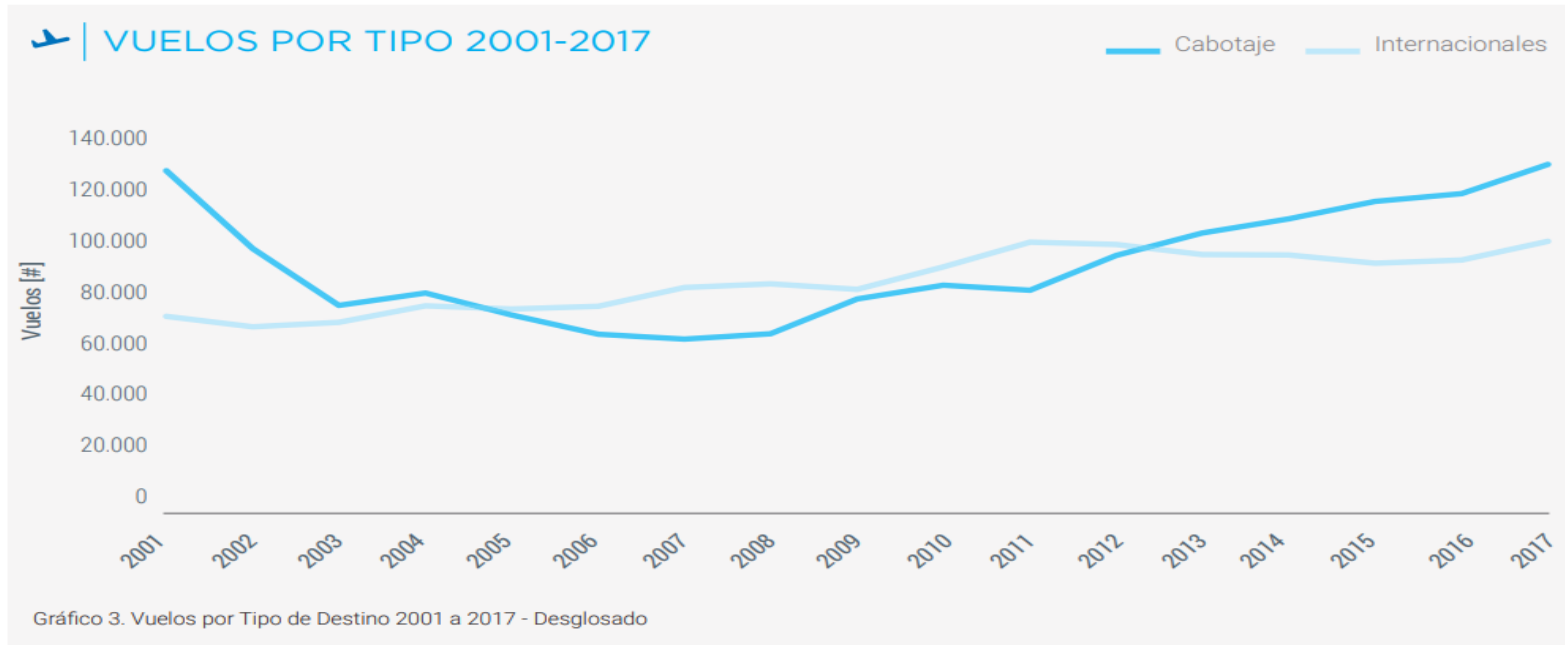
- RECIEN EN 2005 SURGE LAN ARG, HOY LATAM. PERO... MIENTRAS QUE MARSANS COMIENZA A VACIAR AEROLINEAS Y AUSTRAL.
- EN 2008 SE RE-ESTATIZA ARSA Y AUSTRAL. LA LLEGADA DE LOS PRIMEROS AVIONES SE DA EN 2009/10
- LAS ESTADISTICAS DE ANAC ELABORADAS POR EANA MUESTRAN LOS HECHOS

Este incremento en la oferta se traduce en un aumento de 76 vuelos por día en comparación con 2016 (776 vs. 700 vuelos diarios).

En el Gráfico 1 puede verse el número de vuelos registrados desde 2001 a esta parte, de modo de ubicar a 2017 en contexto:



como puede verse en el Gráfico 3:



- EL GOBIERNO ACTUAL APUNTO A DUPLICAR EL CABOTAJE PERO SOBRE UN DIAGNOSTICO EQUIVOCADO.
- REALIZO AUDIENCIAS PUBLICAS, IMPULSO LAS LOW COST Y EXTRANJERIZO POR ACUERDOS BILATERALES SIN EJERCER RECIPROCIDAD.
- EN LOS MERCADOS REGIONAL E INTERNACIONAL, LA MATRICULA LV PERDIO MERCADO Y PENETRACION
- ARSA PERDIO BARCELONA, BRASILIA, CARACAS, LA HABANA, BELO HORIZONTE
- COPA AVIANCA Y LAS DEMAS FILIALES DEL HOLDING LATAM VUELAN A DISTINTAS PROVINCIAS ARG EN REGIONAL

- EN CABOTAJE. CRECEN AR/AU-ANDES **PERO SE ACHICA LATAM**
- RETIRO DE SERVICIO DOS AIRBUS 320 - UN BOEING 767 LEVANTO LAS ESCALAS DE SAN JUAN Y BAHIA BLANCA.
- DEJO DE VOLAR A LIMA DESDE MENDOZA.
- **FLAYBONDI YA TIENE UN 7% DEL MERCADO**

✈️ | EDAD PROMEDIO POR TIPO DE AERONAVE - CABOTAJE

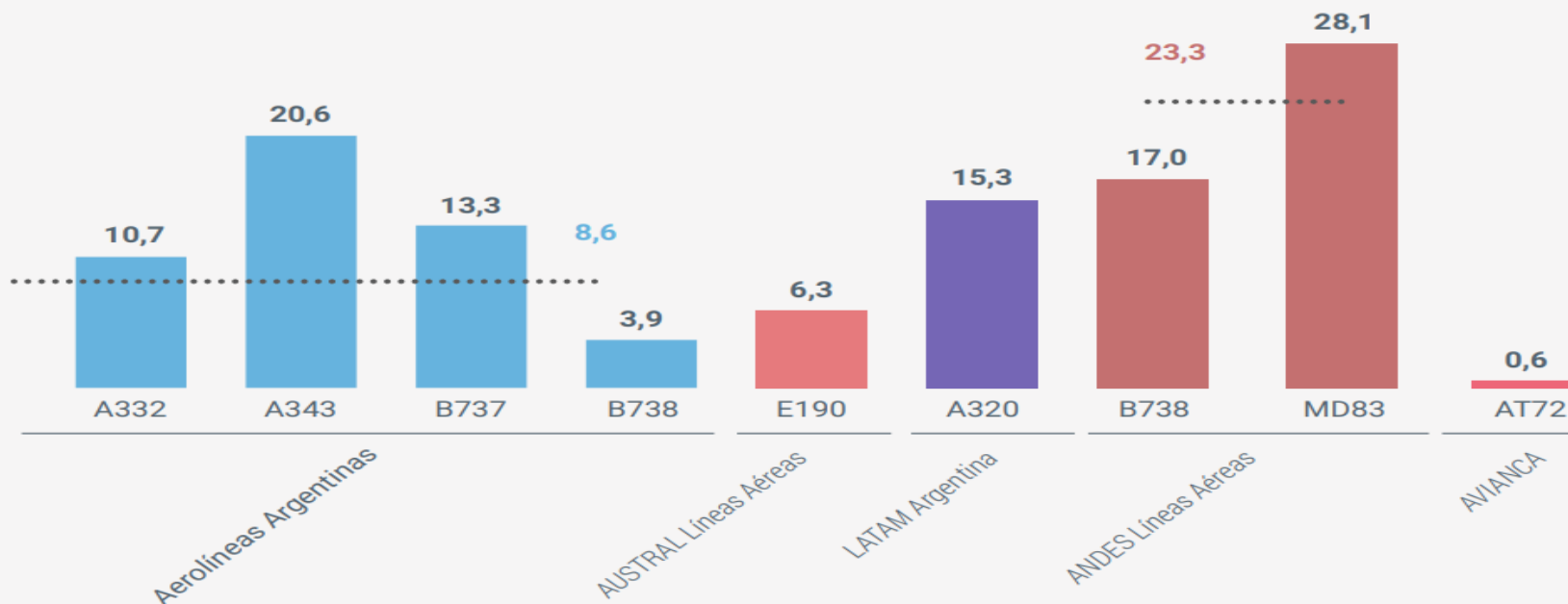


Gráfico 15. Edad promedio por tipo de aeronave - cabotaje

El cálculo se pondera en función de la cantidad de aeronaves de cada tipo y no en función de los movimientos realizados por cada una de ellas. En el caso de LATAM Argentina, si bien también tiene aeronaves Boeing 767 con matrícula nacional, no son utilizadas en vuelos de cabotaje. Por otro lado, considerando Aerolíneas Argentinas y Austral en conjunto, el promedio para el grupo equivale a 7,9 años.

- RECORD DE IMPUTUALIDAD ENTRE DEMORAS Y CANCELACIONES
- POBRE CULTURA DE SEGURIDAD OPERACIONAL
- LAS IRREGULARIDADES Y LAS REITERADAS CANCELACIONES SON SINTOMAS DE ESA POBRE CULTURA DE SEGURIDAD OPERACIONAL.
- TIENE SU PROPIO SERVICIO DE RAMPA. QUE SI MANTIENE CON LA MISMA CULTURA, TAMBIEN SERA DE CARACTERISTICAS PRECARIAS.

- DONDE VUELE FLAYBONDI NO SE NECESITARA DE INTERCARGO.
- EN BAHIA BLANCA POR AHORA CONTINUA, EN SAN JUAN NO.
- NACE ASI UN NUEVO RIESGO
- DESCONECTAR EL PAIS POR NO CONTEMPLAR COMO SE FINANCIA UN SERVICIO DE RAMPA EN ARG.

- **INTERCARGO FINANCIAS LAS ESCALAS NO RENTABLES CON LAS RENTABLES**
- **RENTABLES EN FORMA ANUAL.** EZEIZA, AEROPARQUE, CORDOBA, MENDOZA, EVENTUALMENTE TUCUMAN Y USHUAIA.
- **NO RENTABLES.** COMODORO RIVADAVIA, NEUQUEN, BAHIA BLANCA, BARILOCHE, EL CALAFATE, IGUAZU, JUJUY, MAR DEL PLATA, PUERTO MADRYN, RIO GALLEGOS, ROSARIO, SANTA FE Y SALTA.

- EFICIENCIA DE INTERCARGO
 - EN MAYO SOBRE 4900 VUELOS
 - SOLO 38 OPERACIONES MARCARON ALGUN PROBLEMA DEBIDO A LOS SERVICIOS DE INTERCARGO
- * ESTO SE TRADUCE DIRECTAMENTE EN PUNTUALIDAD

MUCHAS GRACIAS

