

Inversiones lejos del radar

Continuación de la Pág. 1, Col. 5

Hoy, las empresas conviven con los enojos de sus clientes, con las cancelaciones de vuelos, con las reprogramaciones y con la consiguiente caída de las ventas. Es decir, por el momento la prioridad será esperar que el radar finalmente funcione y, después, volver a amigarse con sus pasajeros.

Ahora bien, ¿es el radar el que motivó los retrasos que existen ahora en el transporte aéreo local?

"El radar está disimulando algunas cuestiones que tienen que ver con la problemas en Aerolíneas Argentinas, que ya venía con cuestiones operativas sin resolver", dijo un hombre del sector.

Básicamente Aerolíneas, que maneja cerca del 85% del mercado local, no gozaba de buenos registros de puntualidad, aun antes del verano. Y como siempre sucede con la empresa aérea más grande de la Argentina, lo que suceda allí tiene una directa relación con todo el mercado.

Sucede que la aerolínea del grupo Marsans aún sigue pagando los meses en los que la empresa se debatió de la mano de un fuerte conflicto laboral que enfrentó a pilotos y mecánicos con los ejecutivos de la compañía. Por entonces, además, también eran épocas de peleas de algunos eje-

cutivos con funcionarios y de amenazas de nacionalización de la aerolínea de bandera.

"Desde esa época, la empresa no ha podido normalizarse. Aún existen problemas que tienen que ver con la gestión de los recursos", contó un hombre que conoce la empresa.

Más allá de la coyuntura de la falta del radar, las empresas mantienen sus planes de inversiones y de expansión para el año.

"La operación en estas condiciones se va a mantener por varias semanas", aseguró a LA NACION el gerente General de Aerolíneas Argentinas, Esteban Maccari.

Dos ejes

Aerolíneas Argentinas presentó, a fines del año pasado, un plan de inversiones que tenía dos ejes. Por un lado volver a poner en el aire cerca de la mitad de la flota de aviones, que por diferentes motivos pasaban en tierra más tiempo que el necesario.

"Para este año mantenemos el cronograma de incorporaciones. Tenemos contratados dos Airbus 310. El primero va a llegar en abril y entrará en operaciones en mayo. El segundo arribará en mayo y volará desde junio", explicó Maccari.

Estos aviones estarán afectados a la operación regional, uno de los ejes de la empresa. Con la incorpo-

ración de estos aviones -Aerolíneas duplicará la cantidad de A 310-, la línea aérea volará a los destinos de América (Bogotá, México o Miami), por caso) y además podrá reforzar algunas rutas de cabotaje como Ushuaia y Calafate.

"También van a llegar dos Airbus 340, uno en junio y otro en noviembre. Estos aviones ya están contratados y a uno de ellos ya le están haciendo los trabajos interiores. Uno estará para volar en junio

"La cuestión del radar nos afectó en algunos indicadores. Teníamos un índice de puntualidad mayor al 90% y ahora cayó al 80%", dijeron en LAN

y el otro en noviembre", agregó.

Con estas aeronaves, la flota de A340 pasará de cuatro a seis equipos. "Van a ser destinados a las rutas con Estados Unidos, a incrementar las frecuencias. Por ejemplo, con Nueva York tenemos tres frecuencias y la idea es tratar de aumentarlas. También van a volar a Oceanía, Roma o a Barcelona, donde vamos a tratar de sumar algún servicio más", indicó.

Respecto de Estados Unidos, Aerolíneas firmaría por estos días un convenio con una de las grandes aerolíneas de ese país para poder ofrecer combinaciones internas.

Luego sí llega el cabotaje. "Firmamos los contratos para incorporar a la flota de cabotaje siete Boeing 737/500 que llegarán en etapas desde mayo a octubre", sostuvo Maccari.

Estos aviones serán para cubrir los destinos locales, además de algunas rutas linitrofes como Montevideo o Santiago de Chile, por ejemplo.

Con la llegada de estas aeronaves los planes de Aerolíneas son aumentar las frecuencias de servicios en el país y volver a una práctica abandonada desde hace años: que los aviones pernocten en alguna provincia. "De esa manera volveremos a ofrecer vuelos tempranos en algunos destinos importantes del país", dijo.

También hay planes para Austral, la otra empresa del grupo. Esta empresa, que utiliza aviones MD, incorporará cinco aeronaves de ese tipo para lo que resta del año.

"Además -contó el ejecutivo-, cerramos la compra de un simulador de MD para la formación de pilotos. Hasta ahora venimos pagando 30 días por año de capacitación a cada piloto en Miami. Vamos a empezar con la formación de los pilotos acá y, además, podremos vender



A partir de hoy LAN Arge...

horas a otras aerolíneas regionales, señaló.

Finalmente Maccari dijo que, bien, en diciembre y enero próximo llegarán dos A320 que cubrirán de cabotaje y linitrofes.

Sólo el recuerdo

LAN Argentina ya incorporó nueva flota de aviones. De aquí en adelante, además, empezó la operación en el país no ha quedado o-

100% Logística.

Compruébelo.

CONOCEMOS EL PAÍS COMO NADIE
Y SABEMOS COMO ADMINISTRAR
SU STOCK, PREPARAR SUS PEDIDOS
Y HACER QUE SU MERCADERÍA LLEGUE
ADONDE TENGA QUE LLEGAR
Y DE LA MEJOR MANERA.

- ADMINISTRACIÓN DE STOCK
- TECNOLOGÍA DE WAREHOUSING
- DESCONSOLIDACIÓN DE CARGA
- DISPATCH A TODO EL PAÍS
- PICKING & PACKING ESPECIALIZADO

- SISTEMA TRACK & TRACE para el control y seguimiento de la distribución
- OPERADOR LOGÍSTICO DE MEDICAMENTOS (REVISOR ANMAT-BI2108)

PO BOX 10000 LA PLAZA ARGENTINA S.A.
Teléfono al 011 5330 955 • Fax al 011 5330 955
www.correoargentino.com.ar



partirá de Buenos Aires a las 18.30 y desde Salta a las 21.15.

Justamente en Salta surgió el año pasado una nueva aerolínea: Andes Líneas Aéreas. Se trata de una empresa de un grupo empresario salteño que empezó a volar de la mano de un convenio con el gobierno provincial por el que éste se hace cargo de una determinada cantidad de pasajes, en caso de que estos no hayan sido vendidos. Sin embargo, la demanda ha hecho que esta cláusula gatillo pocas veces se dispare.

Andes inició su operación con un avión MD. Cerca de fines del año pasado, la firma incorporó el segundo avión y sumó otro destino: Puerto Madryn.

Con 50 asientos

Según consignó el portal especializado Aviación News, "los directivos de Andes, la primera de las aerolíneas que logró despegar entre las que solicitaron rutas en la audiencia pública de diciembre de 2005, estarían trabajando para sumar en los próximos meses dos nuevos aviones".

De acuerdo a esta fuente, esta vez no se trataría de MD 82 para 165 pasajeros con los que opera la empresa desde junio de 2006, sino que la intención sería incorporar aeronaves jet de 50 asientos. "Las alternativas parecerían estar entre los CRJ Bombardier -los que usara inicialmente y con mucho éxito Southern Winds- o los Embraer ERJ, equipos más acordes con la densidad de tráfico del país. El proyecto sería establecer uno en Salta y otro en Córdoba, aunque los nuevos aviones no se limitarían exclu-

sivamente a este tipo de operaciones", consignó la publicación.

Sol Líneas Aéreas también tiene planes de expansión. La empresa, que vuela de Rosario a Buenos Aires, Córdoba, Rafaela y Montevideo con jets de 34 plazas busca incorporar un tercer avión Saab que estaría disponible para sumar nuevos destinos: Río Cuarto, en Córdoba, y Reconquista y Venado Tuerto, en Santa Fe.

Más allá del radar y las demoras, el mercado aerocomercial argentino está en plena expansión impulsado por una demanda insatisfecha al punto que, pese a sumar nuevos vuelos, nadie pierde pasajeros.

Otra de las novedades en el sector tiene que ver con la formación de la Cámara de Líneas Aéreas de la República Argentina (Clara) una suerte de organización gremial que surgiría inspirada por Aerolíneas Argentinas y que reúne a todas las compañías aéreas comerciales locales.

"Clara es una entidad que está trabajando para colaborar con el Gobierno en cuestiones que son propias de las empresas aéreas nacionales y que son muy distintas a los temas que les interesan a las empresas internacionales que tienen aquí una oficina comercial", dijo a LA NACION el presidente de la entidad y director de Aerolíneas Argentinas, Diego Fargosi.

Según el ejecutivo, Clara está trabajando en algunos proyectos que tienen que ver con modificaciones en el Código Aeronáutico y con eventuales cambios en materia impositiva. "Esperamos tener concluidos estos trabajos en abril", adelantó Fargosi.

Más frecuencias a Estados Unidos

La semana pasada, la Secretaría de Transportes y la embajada de los Estados Unidos confirmaron que se llegó a un acuerdo preliminar para anender su contrato de servicio de transporte aéreo bilateral, que permitirá expandir el servicio aéreo entre los dos países. En caso de que el acuerdo prospere -necesita la aprobación de ambos gobiernos- permitirá "incrementar de inmediato de 56 a 77 el número de frecuencias semanales que aerolíneas estadounidenses y argentinas estarán autorizadas para operar entre los dos países, y aumentar dicho número a 112 para marzo de 2009", según un comunicado difundido por la embajada de Estados Unidos en la Argentina. También prevé "incrementar para marzo de 2009 de 9 a 14 el número de ciudades estadounidenses que las aerolíneas argentinas estarán autorizadas a operar".

EXPANSION

ora la empresa vuela por primera vez en cabotaje los Airbus 320 que leeron la oportunidad, por ejemplo, mantener la operación en Aerorqu -cuando se hicieron algunos trabajos de mantenimiento- ya que las aeronaves necesitan un recorrido de pista menor para sus mabreas.

"La cuestión del radar nos ha afectado en algunos indicadores. Hasta rero teníamos un índice de pun-

tualidad por encima de un 90% y ahora ese valor cayó a un 80 por ciento. De cualquier manera es un buen número para esta situación", dijo Pablo Querol, gerente de Prensa y Relaciones Institucionales de la compañía.

A partir de hoy, LAN Argentina sumará un destino más a su portafolio de servicios de cabotajes. Unirá con un vuelo diario Buenos Aires y Salta. Según datos de la empresa, el vuelo