

EUROWINGS CREA EL CAOS AL NO CUMPLIR SU PLANES EN ALEMANIA

30/07/2018



No dispone ni de aviones, ni de tripulantes, ni de slots, causando un mar de retrasos y cancelaciones, al estilo de lo que hizo Vueling en España en 2016. El caos se ha instalado en el espacio aéreo alemán. Como si todas sus aerolíneas fueran como Vueling hace dos veranos. Los retrasos de más de tres horas aumentan un 67 por ciento y las cancelaciones un 76 por ciento.

[Preferente](#)

Lo peor para el orgullo alemán es que Eurowings, la filial low-cost de Lufthansa es la principal causa de este desastre que se extiende durante el verano, según informa fww, el portal de información especializada alemán. Las víctimas son los viajeros, sobre todos los que viajan al Mediterráneo para pasar las vacaciones, pero también las agencias de viajes, obligadas a atender miles de reclamaciones.

La causa se remonta a hace un año por estas fechas, aunque ya se veía venir: el hundimiento de Air Berlín, la segunda aerolínea del país, especialista en atender los servicios al Mediterráneo. El vacío dejado por Air Berlín era muy grande y todos se volcaron en cubrirlo. Algunos con aviones, otros con buena voluntad, que no es suficiente para transportar pasajeros. De ahí el caos actual, exactamente igual al que organizó Vueling hace dos veranos cuando hizo un plan de operaciones superior a su disponibilidad de flota. (Eurowings busca ser la que más crece en Europa por encima de Norwegian)

La cosa es tan grave que Thorsten Dirks, el director general de Eurowings, ha admitido que se lanzaron a una piscina sin agua. Que no tienen aviones, en una palabra. Que no tienen tripulantes. Que les faltan los slots o permisos de vuelo suficientes. De forma que durante los primeros seis meses empezó a ocurrir en Alemania lo que jamás se había visto y a lo que los españoles estamos más acostumbrados, por cierto.

Los alemanes no son de los que esperan tres horas y callan. Se quejan y cómo. Las protestas se han incrementado en un 45 por ciento y fww explica que una empresa especializada en compensar a los viajeros por los retrasos dice que las indemnizaciones se han triplicado, hasta los 417 millones de euros. Pero eso ha afectado también a los agentes de viajes, que tienen que atender las quejas de sus clientes, sin que nadie les pague por ello.

Sin embargo, no todo el mundo ha hecho las cosas tan mal. Easyjet, por ejemplo, también compró una parte del negocio de Air Berlín y se quedó sin aviones. Pero alquiló la flota entera de tres compañías, una de ellas estonia (Smartlynx) y dos alemanas, una de ellas Condor, con lo que ha ocupado perfectamente, con hasta cinco vuelos diarios por sentido, las rutas entre Berlín Tegel y Dusseldorf, Frankfurt, Stuttgart y Munich, en lo que es una apuesta extraordinaria que les está saliendo estupendamente, especialmente porque están batiendo récords de puntualidad.

Los agentes de viajes no quieren seguir soportando este desastre. Eurowings sabe la que está armando y ya se ha reunido con los agentes, pero no tiene soluciones porque no tiene aviones. La cuestión tiene consecuencias en las negociaciones para el verano de 2019, actualmente en plena negociación. Los touroperadores no quieren asumir los costes y exigen a Eurowings que sea capaz de ofrecer un servicio fiable.

Se espera, de hecho, que el año que viene finalmente aparezcan aviones para mejorar la capacidad en un 20 o 25 por ciento. Los especialistas creen que podríamos encontrarnos con un exceso de oferta para entonces, con lo que los precios no serán altos y, atención, se vaticina que para 2020 nuevamente podría haber una crisis en la aviación, por exceso de oferta y falta de demanda.

Desde luego, nada de eso afectará a las dos low-cost no alemanas, Ryanair e Easyjet, que han apostado a trabajar con flota asegurada. Ryanair, por ejemplo, pone sus aviones -de ahí lo poco que le cuesta cerrar líneas conflictivas como las de Irlanda- para proporcionarle flota a Laudamotion y operar con estabilidad.