

POR NICOLÁS DURANTE



WAMQS: LA EMPRESA ESPAÑOLA QUE PROVEE DE AVIONES A LATAM PARA HACER FRENTE A RETRASO DE FABRICANTES

Fue la empresa elegida por Latam para alquilarle dos Airbus A330 como forma de no cancelar las rutas desde Santiago hacia Lima, Bogotá, Ciudad de México y Los Ángeles por la escasez global de aeronaves. El contrato, muy usado en el mundo, es para esperar la entrega de los 99 aviones ya comprados y que deberían llegar antes del 2030.

Los retrasos de varios meses, incluso años, que presentan los fabricantes de aviones a nivel global tienen complicadas a las aerolíneas. Ante una creciente demanda durante y después de la pandemia de aviones para pasajeros y carga, varias compañías aéreas han decidido adoptar un modelo comúnmente usado en la industria: arrendar aviones que no tienen la marca de una aerolínea y usarlos en sus vuelos regulares como si fueran de ellos.

Justamente de eso se han dado cuenta pasajeros de Latam en vuelos largos como las rutas que unen Santiago con Ciudad de México o Los Ángeles. La aerolínea fundada en Chile decidió contratar a Wamos, firma especializada en operaciones "wet lease" -o de arrendamiento de aeronaves con tripulación incluida- que nació hace 20 años como Pullmantur Air con fuerte presencia en El Caribe. En la década del 2010 fue adquirida

por un grupo español de turismo, y pasó a llamarse Wamos Air. Producto de la pandemia tuvo que acogerse a un procedimiento de rescate financiero en el país europeo y fue adquirida por el fondo Springwater, el que el año pasado vendió la propiedad al Grupo Abra, controlador de aerolíneas como Avianca y Gol en Latinoamérica. Sin embargo, la firma sigue con base en España y mantiene su administración liderada por su CEO, Enrique Saiz, quien trabaja desde los inicios de la compañía.

Entre los clientes de Wamos están AirFrance, AirSerbia, AirSenegal, Avianca, Boliviana de Aviación, Iberia, entre muchas otras. Según su web, operan en 200 aeropuertos, 87 países, más de 3 millones de asientos al año. Su promesa es que están listos para despegar en tres horas a cualquier parte del mundo.

Cuando una persona está subiendo al vuelo Latam se percató de que el personal de cabina y pilotos viste el uniforme de Wamos, sin embargo, la comida y el entretenimiento a bordo es Latam. Pero visualmente, por dentro y por fuera, el avión no tiene los logos Latam, sino Wamos. Algunos usuarios han reportado que los asientos son más incómodos y que la distancia entre un asiento y otro es mucho menor que en un avión Latam, así como que las pantallas son más antiguas y la calidad de la comida no es la misma. También se han reportado cambios de asientos a pesar de haberlos pagado, porque la configuración del avión es distinta.

Sebastián Acuto, director de Flota y Proyectos de Latam Airlines Group, explica

que "el déficit global de aeronaves ha impactado a toda la industria aérea, y Latam no ha sido la excepción. Para garantizar el cumplimiento del itinerario de nuestras rutas de largo alcance, iniciamos una colaboración con Wamos a finales del 2024. En los últimos dos años la flota del grupo ha crecido un 12%, como resultado de la incorporación de 30 nuevos aviones directos de fábrica, desde enero de 2023. Todos pertenecen a la familia NEO de Airbus o Dreamliner 787 de Boeing".

El grupo actualmente tiene 352 aeronaves. De pasajeros son 56 de Boeing y 274 Airbus, además de otros 20 aviones de carga Boeing más los dos aviones Airbus A330 de contratos de arrendamiento a corto plazo con Wamos.

Las rutas

El contrato con la firma europea establece que los aviones pueden operar las rutas desde Santiago de Chile hacia Lima, Bogotá, Ciudad de México y Los Ángeles. En el caso de la capital mexicana, al menos durante todo mayo ha estado volando sólo el avión Wamos directo hasta el aeropuerto Benito Juárez.

"Esta es una medida temporal que nos permite mantener la conectividad de la región y seguir ofreciendo un servicio de calidad, seguro y confiable a todos nuestros pasajeros", apunta Acuto.

Sobre la elección de Wamos, el ejecutivo dice que con ellos "ya hemos trabajado en el pasado en distintas rutas de Latam, principalmente en contextos de alta demanda o contingencias operacionales.

Y tanto en nuestra experiencia previa y actual ha demostrado ser un socio confiable para garantizar la continuidad de los servicios y el cumplimiento de itinerarios, lo que es clave para asegurar elevar la experiencia de nuestros pasajeros".

Además, la decisión no obedece a una política de abaratamiento de costos necesariamente, sino que tiene que ver con la escasez mundial de aeronaves y no verse obligados a bajar rutas.

"La decisión de arrendar aviones mediante un esquema de wet lease nos permite mantener nuestra red de rutas activa incluso en contextos de restricción de flota. Esto se alinea con el compromiso del grupo por mantener una conectividad robusta, continua y confiable para sus pasajeros, sin afectar a la operación por estacionalidades u otras limitaciones temporales".

Además, con los aviones rentados hicieron un trabajo de reacondicionamiento para que las cabinas sean equivalentes a las que ofrece el grupo y todas las pantallas individuales cuentan con el sistema touch, USB y acceso al entretenimiento de Latam con contenido de plataformas como Disney, Max y Paramount.

De acuerdo a los últimos estados financieros de Latam a marzo, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Airbus restan por recibir 84 aeronaves Airbus de la familia A320 con entregas entre el 2025 y 2030. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de US\$ 13.600 millones. Mientras que de Boeing Company, faltan por recibir 15 aeronaves modelo 787 con fechas de entrega entre 2028 y 2030 con un valor de US\$ 6.340 millones.

"Es enormemente frustrante para los directores ejecutivos de las aerolíneas y está teniendo un gran impacto", dijo el director general de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), Willie Walsh, el año pasado en referencia a los retrasos que han tenido las dos principales fabricantes de aviones del mundo. Este año, además, se sumaba el temor de aranceles impuestos por EEUU.

"Creo que va a ser un problema durante varios años. El mensaje que recibo de los directores ejecutivos de las aerolíneas es que la situación no parece que vaya a empeorar, por lo que parece haber tocado fondo o estancado, pero aún no está mejorando", agregó el representante de IATA. +