

Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero
Band: 31 (2004)
Heft: 2

Artikel: Aviación : aviso de tormenta en el cielo suizo
Autor: Veuthey, Charly
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-908566>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 09.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Se juntan amenazadoras nubes de tormenta, el futuro de Swiss está muy lejos de ser rosa.

Aviso de tormenta en el cielo suizo

¿Swissair ha muerto – viva Swiss? La supervivencia de la joven empresa aérea no es nada segura, y con Swiss también sufren los aeropuertos nacionales. ¿Qué futuro tiene la aviación civil en Suiza?

CHARLY VEUTHEY

EL FINAL DE SWISSAIR cayó como una bomba. Suiza lamentaba la pérdida de una de sus perlas y la noticia circuló como un reguero de pólvora por el mundo. De pronto se derrumbó un símbolo de la legendaria calidad suiza. Con la orgullosa cruz suiza en su timón de popa, los aviones de Swissair propagaron el prestigio de Suiza en todo el mundo como vectores de imagen por excelencia. Un periódico francés subtituló con un dejo irónico la foto de la flota Swissair inmovilizada en Kloten como sigue: «El colmo de la opulenta Suiza: Los aviones de Swissair inmovilizados en Zurich-Kloten – por falta de dinero para combustible.»

Pero pronto el dinero volvió a fluir abundantemente para lanzar y asegurar la supervivencia de Swiss. El erario público se comprometió mucho; la creación de la nueva línea aérea sólo fue posible gracias a fondos públicos. Y hoy se vuelve a hablar de subvenciones estatales, a pesar de que – por lo menos antes de las elecciones parlamentarias del otoño boreal pasado – nadie quería saber nada de subsidios públicos adicionales.

¿Es realmente necesario?

Hoy en día mucha gente se pregunta en Suiza si sus contribuciones impositivas realmente deben servir para salvar la compañía

aérea nacional. Y esta pregunta trae inmediatamente a colación otra más: ¿Es realmente necesaria la Swiss para asegurar el acceso aéreo a Suiza y para el desplazamiento de nuestros compatriotas?

Para determinados círculos, entre ellos el del sector turístico, la respuesta es decididamente afirmativa. La compañía aérea nacional es importante cuando se trata de atraer turistas al país – en particular para el turismo de congresos, seminarios y conferencias, recalcó en mayo del 2003 Jürg Schmid, director de Turismo Suizo, en el periódico de la Suiza francesa «Le Temps»: «Justamente este tipo de turismo – destacado por una muy fuerte generación de valor agregado – sería el más afectado por la eventual desapa-

rición de Swiss.» Y recuerda que en el 2002 Swiss transportó 1,6 millones del total de 18 millones de turistas que visitaron Suiza ese año. Los defensores de Swiss subrayan especialmente la importancia de vuelos internacionales de larga distancia directos a Suiza.

Éstos efectivamente son decisivos. No solamente por establecer el enlace de Suiza con el gran mundo – la oferta de vuelos de larga distancia desde y a Suiza también constituye la condición de supervivencia del más importante aeropuerto suizo, el de Zurich-Kloten, bautizado con el pomposo nombre de «Unique». Lo que está en juego también queda demostrado con la reacción del cantón de Zurich a la quiebra de Swissair. Se empeñaron vehementemente en el lanza-

miento de Swiss – a efectos de asegurar los contactos internacionales para la plaza económica de Zurich, y también la supervivencia misma del aeropuerto, que había realizado inmensas inversiones en los últimos años. La relevancia de Swiss es evidente: representó el 58,8% del tránsito del aeropuerto Unique en el año 2003.

Más decisiva aun que la existencia de una compañía aérea nacional es la oferta de vuelos largos. En el 2003 los pasajeros en tránsito representaron un 34,7% de todos los pasajeros de Zurich-Kloten – en Ginebra-Cointrín sólo un 3%. La desaparición de los vuelos largos significaría una pérdida de pasajeros en tránsito – y una catástrofe para el aeropuerto Unique.

Patrick Lüthy/Imagpress



Aeropuerto de Ginebra

Pasajeros 2002:
7.615.009 (+0,9%)
Pasajeros 2003:
8.088.469 (+6,1%)
Vuelos 2003:
-1,4%

Tendencia: Ahora British Airways vuela entre Ginebra y Londres – un desarrollo simbólico. Los aviones de esta línea inglesa, vinculada con Swiss en el marco de la alianza Oneworld, aseguran este enlace, mientras que Swiss se retira cada vez más de Ginebra para concentrarse en Zurich. La gran ventaja del aeropuerto de Ginebra: los pasajeros en tránsito sólo representan el 3% del total de los pasajeros; los numerosos clientes «propios» seguirán volando desde Ginebra. Cointrín apuesta a la diversificación de las líneas aéreas y de las tarifas. En el año 2003 la compañía de vuelos económicos Easyjet operó el 25% de los vuelos. Ginebra planifica reabrir para fines del 2005 su antigua estación aérea para fomentar la instalación de líneas aéreas económicas.

www.gva.ch



Aeropuerto de Zurich

Pasajeros 2002:
18.000.000 (-14,6%)
Pasajeros 2003:
17.000.000 (-5,1%)
Vuelos 2003:
-4,5%

Tendencia: En el 2003 y a principios del 2004 Zurich tuvo que soportar muchas malas noticias. Las inversiones masivas, consentidas y realizadas en vista del esperado aumento del número de vuelos, colisionaron con la crisis mundial de la aviación civil posterior al 11 de septiembre del 2001. Los problemas con Alemania por los vuelos de aproximación, las numerosas demoras y la reducción de los vuelos impuesta por la Oficina Federal de Aviación Civil han empeorado dramáticamente la situación. Con una proporción de pasajeros en tránsito de casi un 40%, Zurich depende fuertemente de su estatus de hub. La competencia de los aeropuertos de Francfort y Munich es fuerte, si éstos llegasen a conquistar los vuelos internacionales largos y Zurich los pierde, la situación sería catastrófica. La salvación podría llamarse quizás Oneworld.

www.uniqueairport.ch



Aeropuerto de Basilea

Pasajeros 2002:
3.058.384 (-13,5%)
Pasajeros 2003:
2.489.665 (-19%)
Vuelos 2003:
-19%

Tendencia: Basilea sufre los mismos problemas con Swiss que Ginebra. La compañía aérea nacional redujo radicalmente sus actividades en Basilea-Mulhouse-Freiburg. Contrariamente a Ginebra, que opera principalmente vuelos «propios», hoy Basilea sufre el hecho de haber dependido durante mucho tiempo de una importante cantidad de vuelos de conexión – una situación artificial a opinión de algunos profesionales. Crossair transformó a Basilea en hub por razones de comodidad. Ahora Basilea quiere volver a concentrarse en el tránsito de carga y – como Ginebra – en las líneas aéreas económicas. Recientemente Easyjet eligió el aeropuerto de Basilea para sus vuelos a Inglaterra – en detrimento de Zurich.

www.euroairport.com

Zurich en peligro

Últimamente se acumularon las malas noticias para Zurich. Después de las diferencias con Alemania por los vuelos de aproximación sobre territorio alemán y tras la reducción de casi un 20% del tránsito aéreo en dos años (mientras que se calculaba con un aumento masivo y la correspondiente amortización de las importantes inversiones en infraestructura), en febrero los directivos del aeropuerto recibieron dos otras noticias nefastas: último puesto en la comparación europea de puntualidad y una medida de reducción de vuelos ordenada por la Oficina Federal de Aviación Civil por razones de seguridad. El cielo de Zurich se está nublando.

Los otros dos grandes aeropuertos suizos también experimentan tiempos tormentosos. En los dos últimos años Basilea también registró un retroceso masivo de pasajeros. Aunque Ginebra se mantenga mejor, registrando un leve aumento, ambos aeropuertos tienen que afrontar igual situación: fueron abandonados prácticamente por Swiss, después de la decisión de ésta de concentrar sus actividades en Zurich. Ahora se necesitan nuevas estrategias para conquistar nuevas aerolíneas para sus pistas.

El mercado decide

¿Administran mal los suizos las aerolíneas? No hay dudas de que la dirección de Swissair ha cometido errores, pero una serie de expertos de aviación, como Pierre Condom (ver entrevista) están convencidos de que «tarde o temprano Swissair se hubiese ido a la quiebra de todos modos». Porque para él está claro que entre las líneas aéreas se está produciendo un necesario proceso mundial

de concentración. En Europa no hay lugar para más de 20 líneas aéreas – e igual número de hubs –, con enlaces internacionales. La crisis global de la aviación civil después del 11 de septiembre del 2001 sólo ha acelerado este proceso de concentración.

Por lo tanto, el futuro del aeropuerto de Zurich-Kloten depende ciertamente de la integración de Swiss en la alianza Oneworld dominada por British Airways y American Airlines. Dentro de esta alianza, Zurich se podría convertir en la plataforma continental para los vuelos a Europa oriental, al Cercano Oriente y a Asia.

Los aeropuertos de Basilea y Ginebra también se tendrán que adaptar a las modificaciones del mercado mundial. Mediante tarifas de aeropuerto inferiores a las de la competencia zuriquesa quieren atraer a sus pistas los oferentes de vuelos económicos, que podrían ser una de las claves de su futuro.



Traducido del alemán.

«Estaban enamorados de Swissair»

Pierre Condom, director de las revistas Air et cosmos e Intervia, es un especialista de aviación de prestigio internacional. Lo entrevistamos en su oficina del aeropuerto de Ginebra para hablar del futuro de la aviación civil de Suiza – o al menos sobre sus posibilidades en Suiza.

«Panorama Suizo»: ¿Cómo se registró en el extranjero la suspensión de vuelos de Swissair?

Pierre Condom: Para los pasajeros y el público se vino un mundo abajo. Si había una compañía en la que se creía que se podía confiar, era la Swissair. Se estaba seguro de

que los aviones eran puntuales, estaban limpios y que se podía confiar en que, a pesar de no sonreír tan frecuentemente como se deseaba, el personal de cabina y el servicio eran de altísima calidad.

«Aman los suizos a Swiss»?

No, creo que no. Estaban enamorados de Swissair. Se admiraba la cultura Swissair, una mezcla de éxito y calidad. La cultura Swiss no existe. No se puede crear de hoy a mañana. También creo que, después del hundimiento de Swissair, los clientes se vieron obligados a buscar nuevas orientaciones. En perjuicio de Swiss.

«Cómo va a seguir existiendo la compañía?»

En dos o tres años probablemente seguirá existiendo una compañía Swiss. ¿Pero no sé si también en diez o quince años? Según la evolución general del transporte aéreo, parece que no. En Europa se espera una fusión alrededor de Air France, British Airways, Lufthansa y quizás Iberia. Seguirán volando seguramente aviones con el logo de Swiss,

Anuncio comercial

Rente ~~oder~~ und Kapital



Der Anlageplan RentenTIP® erhält Ihr Kapital und sichert Ihnen ein regelmässiges Einkommen in Form einer Rente in Höhe von 7,5% pro Jahr Ihres investierten Kapitals*. Verlangen Sie unsere Unterlagen oder ein persönliches Gespräch. Wir freuen uns auf Ihren Anruf.

PRO
TIP®

ProTIP Financial Products AG Telefax +4152 369 0568
Hauptstrasse 36, CH-8546 Islikon d.lisser@protip.ch
Telefon +4152 369 0565 www.protip.ch

*Beispiel: Eine Einlage von € 250'000.– ergibt Auszahlungen von € 1'562.50 pro Monat.