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 : "estaban enamorados de Swissair"
Autor: Condom, Pierre / Veuthey, Charly
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-908567

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: 16.12.2025

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

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 Interavia, 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

Patrick Lüthy/Imagopress

El especialista aeronáutico Pierre Condom: «Si había una compañía en la que se creía que se podía confiar, era la Swissair.»

pero probablemente pertenecerán a un grupo más grande.

¿Es necesaria Swiss para que los suizos puedan viajar?

Las reagrupaciones causarán un cambio radical en las redes de rutas. Éstas no tendrán lugar para todos los hubs existentes hoy en día. En Europa hay más de 20 líneas aéreas e igual cantidad de plataformas de conexión. En una primera fase, el tránsito aéreo se centrará en una cantidad determinada de grandes hubs. En Suiza sólo hay uno: Zurich. ¿Pero hay lugar en Europa para Zurich, Munich, Francfort, París, Roma y Milano – o sea en un espacio geográfico que en términos aéreos es muy pequeño? Algunos de estos hubs perderán probablemente su vinculación internacional. Los suizos dependerán entonces de vuelos de conexión de más allá de sus fronteras. Excepto los zuriqueses, todos los clientes de Swiss ya hoy están obligados a transbordar en Zurich, si no se cuentan unos pocos vuelos de Ginebra. Desde el punto de vista del pasajero es lo mismo viajar por Zurich, Francfort, Roma o París. ¡A contrario, así se puede aprovechar la competencia!

¿Tiene posibilidades Zurich de seguir siendo un importante aeropuerto internacional?

Un aeropuerto importante, sí. Pero no un aeropuerto internacional para vuelos de larga distancia. Es bastante fácil paralizarlo por la vía política. Y tampoco dispone de una fuerte línea aérea local. Un hub importante requiere una línea aérea local con una densa red de tránsito e intensa frecuencia de vuelos. Zurich no satisface ninguna de estas dos condiciones. Tiene demasiado poca población y, en cuanto a las destinaciones internacionales, la comparación de Swiss con Air France en Roissy también resulta bastante desequilibrada.

¿Sufren amenaza de crisis los aeropuertos suizos?

Visto a mediano plazo, los tres aeropuertos pueden sobrevivir con vuelos regionales. En promedio, el tránsito aéreo crece anualmente un 5% en un lapso de 25, 30 o quizás 40 años. Pero en algún momento el espacio aéreo en las zonas de los vuelos de aproximación ya no alcanzará. Habrá que reducir el número de vuelos. El reagrupamiento de los pasajeros en los grandes aeropuertos de conexión, ahora por vía aérea, probablemente se hará mediante transportes terrestres. Éste es el peligro de largo plazo. Y los aeropuertos que aseguran los servicios aéreos a los grandes hubs podrían ser los que sufran las consecuencias.

En una fase futura, los aeropuertos podrían reconquistar los vuelos de larga distancia. Las rutas muy frecuentadas producirán gran concentración en los hubs, pues es la forma más económica de transportar personas. Pero si el tránsito sigue aumentando, llegará un momento en el que se abra un rentable mercado para vuelos de punto a punto, de destinos secundarios a destinos principales o de destinos secundarios a otros destinos secundarios. En un momento determinado del desarrollo de los hubs, las plataformas de conexión secundarias volverán a ofrecer vuelos directos. ¡Pero no al mismo precio!!

¿Entre los tres aeropuertos suizos, tiene realmente Zurich las mejores cartas

Zurich tiene las mejores cartas debido a su posición geográfica, a sus instalaciones y a su potencial económico. Sin embargo, el equilibrio económico de Zurich es frágil. Ginebra es un aeropuerto con un número muy escaso de pasajeros en tránsito. Sus usuarios son clientes de la región de Ginebra y de la vecina Francia. Este tránsito realmente le «pertenece» a Ginebra, porque los pasajeros no tienen otra alternativa. Zurich, en cambio, dispone de un considerable porcentaje de pasajeros en tránsito que no tienen nada que ver con Zurich. Este tránsito puede ser canalizado a otra parte de un día para el otro. Eso fue precisamente lo que temió la gente de la región de Zurich cuando Swissair dejó de volar.

¿Y Basilea?

La ventaja del aeropuerto de Basilea es que pertenece a dos países. Está situado en una muy importante zona de la economía y se han efectuado sustanciales inversiones. Prescindiendo de que el hub creado por Crossair era totalmente artificial; porque había una compañía local, se forzó el desarrollo del hub – cerca de las bases de mantenimiento, del personal y de los centros de decisiones de Crossair. Basilea se encuentra en la misma situación que Zurich.

Entrevista: Charly Veuthey

Traducido del alemán.