

Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero
Band: 45 (2018)
Heft: 1

Artikel: Buen tiempo para volar, pero sólo para los grandes
Autor: Schuppli, Stefan
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-908461>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

Buen tiempo para volar, pero sólo para los grandes

Gracias a la fuerte demanda, el negocio de las grandes aerolíneas florece, incluso en Suiza, donde Swiss obtiene ganancias. En cambio, las pequeñas aerolíneas luchan por sobrevivir.

STEFAN SCHUPPLI

El sector de la aviación comercial está experimentando un auge sin igual. La Asociación Internacional de Transporte Aéreo estima que el ramo ha obtenido, en 2017, unos beneficios de 34 500 millones de francos suizos a escala mundial. Durante los últimos ocho años, no ha habido ningún año en el que se registraran pérdidas. Esto es algo inaudito. El negocio también florece en Suiza. Swiss, la aerolínea líder del mercado en este país, ha alcanzado nuevos récords históricos. Esto se debe, por una parte, a la fuerte demanda y, por otra, a sus nuevos aviones, más grandes y rentables.

En los trayectos de larga distancia se usa el Boeing 777, en los de corta los CSeries 100 y 300, un aparato totalmente nuevo desarrollado por el fabricante canadiense Bombardier. La tasa de ocupación de las aeronaves supera ampliamente los 80 %, lo que constituye uno de los motivos por los que Swiss se ha convertido en una muy rentable “vaca lechera” del consorcio Lufthansa. Para el año 2017, los beneficios operativos deberían alcanzar más de 500 millones de francos suizos. Hay que retroceder hasta los tiempos remotos de Swissair para encontrar excedentes de esta magnitud.

Swiss frente a EasyJet

En comparación con la competencia extranjera, las tarifas de Swiss son elevadas. Sin embargo, no cabe duda de que los clientes están dispuestos a pagar tales precios, que permiten a la compañía obtener importantes beneficios. No obstante, la fuerte competencia mantiene a Swiss en jaque. EasyJet Switzerland, una filial de la



aerolínea británica de bajo coste del mismo nombre, es la segunda mayor aerolínea del país. EasyJet vuela con una licencia de funcionamiento suiza y cuenta con catorce aviones Airbus estacionados en Ginebra, y nueve en Basilea. En el EuroAirport, el aeropuerto binacional de la región de Basilea, esta aerolínea encabeza clara-

mente el sector, con una cuota de mercado del 60 %.

Es interesante observar que los modelos comerciales de EasyJet y de Swiss se parecen cada vez más en los trayectos de corta distancia. EasyJet aplicaba hasta ahora el concepto de la sencillez: no ofrecer transbordos ni servicios adicionales y mantener los

Swiss va viento en popa: sus beneficios operativos para el año 2017 deberían superar los 500 millones de francos suizos.

Fotografía Keystone

precios al nivel más bajo, siempre que sea posible. No obstante, este concepto se está modificando poco a poco. Por ejemplo, EasyJet ha introducido categorías de asientos en la cabina: quienes desean sentarse en las primeras filas o tener más espacio para las piernas, deben pagar más. Lo que realmente cuesta dinero —también en EasyJet— son los billetes que permiten cambiar la reserva. Con esta categoría, la aerolínea intenta atraer a más clientes que viajan por negocios y que necesitan horarios de vuelo flexibles. En cambio, Swiss, considerada más bien cara, ha introducido billetes sumamente económicos para no quedarse fuera del mercado, sobre todo en Ginebra donde compite directamente con EasyJet.

Edelweiss amplía su flota

Lo mismo que Swiss e EasyJet, Edelweiss Air también va viento en popa. La única “aerolínea vacacional” suiza, como se autodenomina, pertenece también al consorcio Lufthansa, como una empresa asociada a Swiss que colabora estrechamente con ésta. Con cinco aeronaves suplementarias, su flota se ampliará en el año en curso hasta sumar quince aviones. En los trayectos de larga distancia, las cabinas están divididas en tres clases: Eco, Eco Plus y Business.

Sin embargo, también existen contraejemplos. Tanto la compañía Air Berlin como Darwin Air de Lugano, ambas declaradas en bancarrota el año pasado, demuestran que la supervivencia no está garantizada ni en tiempos de bonanza. Air Berlin, que operaba también algunos vuelos a Suiza y que tenía aviones estacionados en Zúrich, padecía de un perfil co-

Aerolíneas suizas (datos de finales de 2017)

	Empleados	Aviones
Swiss	9100 *	75
Edelweiss Air	670	10
Easyjet Switzerland	550/340 **	14/9 **
Skywork	100	4

* Finales de 2016 **Ginebra/Basilea

mercial poco claro y de costes demasiado elevados. A consecuencia de ello se le concedió una moratoria y finalmente se le canceló la licencia de funcionamiento. El nombre “Darwin”, que representa la lucha por la supervivencia en la naturaleza, se volvió emblemático de esta pequeña aerolínea del Tesino, que formaba parte del consorcio Air Adria. Darwin Air se fundó en 2003, después de que Swiss borrara Lugano de su red de vuelos. Resulta curioso que, posteriormente, Darwin suprimiera también Lugano de su red de destinos, en el marco de una reestructuración. Su base operativa se encontraba en Ginebra, su sede social en Lugano.

Rescatada en el último momento

El otoño pasado, la aerolínea Skywork, de Berna, logró evitar un desastre en el último momento. Esta minúscula, pero intrépida aerolínea continúa intentando desarrollar un tráfico de línea regular desde Berna. Sin embargo, se ve limitada por la falta de infraestructura: sus hangares son demasiado pequeños para los trabajos de mantenimiento y carece de equipos para aterrizar en caso de mal tiempo. Además, sus aviones con 50 asientos o menos apenas resultan rentables con las actuales estructuras tarifarias.

Skywork a duras penas pudo evitar el cierre de sus operaciones, cuando la Oficina Federal de Aviación Civil suiza le exigió garantías financieras adicionales. En el último momento, en otoño, encontró un inversor que salvó la empresa. Es probable que en adelante Skywork incremente su actividad desde el EuroAirport de Basilea. Cabe mencionar que los aviones operados por Skywork ya estuvieron estacionados en Basilea hace casi 20 años. En esa época pertenecían a la aerolínea Crossair, que operaba una importante flota de aviones Saab 2000.

Se incrementa el número de pasajeros

Todo parece indicar que 2018 también será un buen año para las aerolíneas. La coyuntura se recupera en casi todas las regiones del mundo, creando un clima favorable para la aviación. De acuerdo con la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), en 2018 el número de pasajeros crecerá en casi un seis por ciento, de manera que este año unos 4 300 millones de personas se subirán a una aeronave.

Gracias a esta mayor demanda, Swiss también debería continuar creciendo. Antes de que finalizara el año, la aerolínea anunció, en su conferencia anual de prensa, que crearía unos 550 nuevos puestos de trabajo de aquí a finales de 2018.

STEFAN SCHUPPLI ES PERIODISTA Y EXPERTO EN AVIACIÓN EN BASILEA.