

Liberación del tráfico aéreo : sobre el tapete en Europa

Autor(en): **Kurz, Andreas C.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero**

Band (Jahr): **14 (1987)**

Heft 2

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-909210>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Liberación del tráfico aéreo

Sobre el tapete en Europa

En los Estados Unidos, el cielo es libre, aunque las recaídas del «cielo abierto» no sean completamente positivas. Europa, en cambio, se hace llamar la atención para liberar el firmamento. No obstante, si el acuerdo recientemente negociado dentro del cuadro de la CEE es ratificado por los ministros de transporte, los precios podrían bajar en caída libre de este invierno.



A partir de 1990, Swissair reemplazará los DC-10 por estos transcontinentales americanos MD-11.

La liberación del tráfico aéreo americano, realizada bajo la administración del presidente Carter, ha quebrantado las tarifas y abolido las restricciones para dejar libre curso a los principios de la economía de mercado. Resultado: la competencia recrudesció y los que aprovecharon fueron los pasajeros. Hoy en día volar no es más un lujo, aunque es verdad que solamente en algunas grandes líneas. Pero la implacable guerra de los precios arruinó varias compañías, que cayeron en manos de empresas con sólida base financiera. Lo que sigue es fácil de adivinar: se están formando nuevamente monopolios que podrían imponer sus tarifas.

En Europa, no quiere llegarse a eso. Las negociaciones llevadas a cabo hasta ahora en el seno de la CEE permiten augurar que son posibles compromisos en las siguientes esferas:

– distribución del tráfico: el esquema 50:50, demasiado rígido, debería ser ligeramente flexibilizado (queda encontrar una solución para prorratar la capacidad entre las diferentes compañías);

– tarifas aéreas: está previsto crear zonas de «descuentos simples» (entre 10 y 35%) y zonas de «super descuentos» (entre 35 y 55%); como contrapartida, los viajeros deberán someterse a condiciones más severas en lo que respecta a reservas, estadías, etc.

– acceso al mercado: está previsto acordar concesiones a las pequeñas y medianas compañías (las negociaciones no han sin embargo permitido deducir resultados muy concretos al respecto).

¿Qué piensa Suiza de todo esto? ¿En qué medida estará ella involucrada por una convención europea? Nuestro país no puede aislarse y será afectado directamente por las decisiones tomadas en Bruselas. Todos los responsables interrogados están de acuerdo sobre este punto. «Liberar sí, pero dentro de los límites de lo razonable», dicen a coro. «Yo estoy por una liberación progresiva, claramente delimitada, que excluya todo crecimiento desmedido», explica el Consejero Federal León Schumpf, Jefe del Departamento de Transportes, Comunicaciones y Energía. El Director de la Oficina Federal de la Aviación Civil, Max Neuenschwander, es igualmente reservado: «No se trata de liberar de un manotazo, sin freno. Sobre todo, no quiero hacer del asunto una cuestión ideológica (y esta eventualidad no puede ser totalmente descartada), lo que significaría entonces que hay algo que no anda. Al fin y al cabo, el sistema actual no es tan malo».

Swissair: sí, pero...

El concepto del director de la OFAC concuerda en gran medida con el del vicedi-

rector y responsable de la política del tráfico aéreo de Swissair, Martin Monsch, quien destaca que el sistema en vigencia es sin duda demasiado pesado y que es deseable flexibilizarlo. Pero hay límites que no deben ser franqueados, particularmente en materia de tarifas. Swissair no puede vender sus pasajes a pérdida: debe esforzarse para alcanzar un nivel de rentabilidad que le permita cubrir sus costos de producción, muy elevados en nuestro país, ya que sería inconcebible economizar sobre la seguridad o el servicio para disminuir los gastos de funcionamiento. En resumen: la liberación es una evolución inevitable, pero siempre ligada a saber si efectivamente aporta algo a los usuarios, también a largo plazo.

La misma unanimidad acerca de la manera con que Max Neuenschwander enfoca el futuro: «Para que todo esté bien, sobre todo para que la oferta permanezca atrayente para los consumidores, las compañías tendrán, ellas también, que sentarse alrededor de una mesa y debatir sobre las tarifas y la distribución de las capacidades.

Lo que no impide agotar todas las posibilidades susceptibles de mantener precios ventajosos. En otras palabras, no queremos una revolución sino una evolución, es decir mejoras progresivas y prudentes, pero reales para los pasajeros y soportables para las empresas de aviación civil».

¿Se volará más barato en Europa? Tal vez. ¿Son las tarifas demasiado elevadas actualmente? «Si así fuera, las compañías aéreas no sufrirían tantas dificultades financieras», estima Martin Monsch.

«Swissair, por ejemplo, vuela por debajo del umbral de rentabilidad en Europa». Swissair, que es una de las compañías nacionales más «liberales» (según su vicedirector) quiere avanzar con prudencia. Por otra parte, no es la única involucrada: «Finalmente están en juego los intereses de Suiza como país», concluyó Martin Monsch.

Andreas C. Kurz
Jefe de Redacción adjunto,
«Der Bund»