Entrevista con Benedikt Weibel, presidente de la dirección de SBB : el camino elegido por SBB

Autor(en): **Weibel, Benedikt / Baumann, Alice**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **24 (1997)**

Heft 2

PDF erstellt am: **05.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-909313

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Entrevista con Benedikt Weibel, presidente de la dirección de SBB

El camino elegido por SBB

«Panorama Suizo»: en 1997, la Empresa Federal de Ferrocarriles Suizos (SBB) celebra 150 años de historia con 150 eventos. ¿Qué espera Ud. como gerente de tránsito, del aniversario?
En 1997, deseamos demostrar los servicios prestados por esta empresa de transporte público y cual es la historia de este sistema excelente. En retrospectiva nos damos cuenta que hay problemas recurrentes. V.g. en el pasado y hoy, los debates sobre el ferrocarril alpino son escarnecidos. La realización de la red ferroviaria suiza fue un paso gigantesco en dirección de la industrialización y la comunicación.

El éxito del tren es evidente, por día transportan a 700.000 pasajeros. A pesar de ello en 1996, SBB obtuvo un rendimiento de CHF 3.7 milliardos y cerró con un déficit de CHF 293 millones. ¿En vista de lo anterior su empresa puede darse el lujo de llevar a cabo los eventos conmemorativos?
Nos hemos esforzado intensamente para lograr que las festividades, cuyo presupuesto es de CHF 20 millones, sean pagadas por diversos patrocinadores. Además esperamos que quien asista a ellas se desplace en tren, lo que aumentará nuestros ingresos.

En promedio, cada suiza y cada suizo viaja en tren 40 veces por año y recorre unos 1762 km. Esto significa que Suiza está a la punta de los países europeos. Uds. de SBB hasta sostienen, que mantienen la mejor red ferroviaria del mundo. ¿Es cierto?
No hay otro país en el mundo que cuente con horarios tan bien coordinados y en ninguna parte es posible viajar en todo el país (hasta sus rincones más recónditos) con un sólo billete. Esta herencia histórica que le debemos al federalismo, es una gran ventaja de nuestro país.

La red ferroviaria suiza mide unos 5000 km de largo. 3000 de ellos le pertenecen a SBB y los demás 56 son trenes privados. ¿A quién le pertenece el futuro?
El 90% del tránsito le corresponde a SBB. Además, hay que precisar que los ferrocarriles privados no le pertenecen a empresas privadas sino a las comunidades y a los cantones. La competencia viene del extranjero cuando permitimos que otros países utilicen nuestras vías.

Los Países Bajos, Alemania, Austria e Italia siguen amenazando con circunvalar a Suiza. ¿Es factible que nuestro país quede separado de la red libre?
Consideramos que la abertura es un hecho y nos estamos preparando para enfrentarnos a ella. Si Suiza quedara aislada de la UE, esto sería una catástrofe económica y política. Un paso semejante ya no cae bajo la responsabilidad de SBB sino de los gremios políticos.

Ud. está ensanchando los servicios de SBB y ha previsto que a partir de junio el número de kilómetros recorridos aumente en 4000. ¿Por qué han decidido ampliarlos mientras que en los EE.UU. y Canadá están cerrando las vías responsables por las pérdidas?
La ampliación no tiene nada que ver con el jubileo, es parte de la implementación de «Ferrocarril 2000». En cuanto a los países de ultramar: en los EE.UU. y Canadá los ferrocarriles son empresas privadas. Una de las consecuencias es que allí ha desaparecido el transporte público de viajeros. En la ciudad de Los Angeles se ha vuelto a implementar y se financia con un impuesto de 5 centavos sobre cada galón de gasolina. Si corriéramos el riesgo de privatizar el transporte de quienes viajan diariamente, nuestra economía sufriría un debacle.

¿De tal modo que resulta inconcebible que la Empresa Federal de Ferrocarriles fundada en 1902 vuelva a privatizarse 100 años después?
Sí, porque sin las subvenciones del gobierno hace rato que ya no habría trenes.

El ser humano moderno desea viajar cómodamente. Alemania, p.ej. implementó trenes IC cuya 2ª clase es más lujosa que nuestra 1ª. ¿La distinción en clases no es obsoleta?
No, por supuesto que no. Todas las empresas aéreas funcionan con clases. Obviamente los trenes IC de la flota alemana son bellísimos. Nuestra norma promedio es mejor. Además, transportamos 1400 pasajeros en los trenes nuevos de dos pisos, mientras que Alemania sólo lleva un poco más de la mitad. Esto contribuye al encarecimiento de cada asiento.

SBB gasta prácticamente la mitad de las subvenciones (de CHF 1.5 a 2 milliardos) en las regiones limítrofes. ¿Hasta cuándo piensan darse el lujo de cubrir a todo el país?
Son los cantones y no SBB los que deciden en cuanto a la red. Como sabemos de los primeros proyectos, la decisión sensata no es entre el servicio de tren o de autobús, ya que en muchos casos ambos cuestan lo mismo. Nuestra idea al ahorrar es manejar la infraestructura existente con mayor eficiencia.

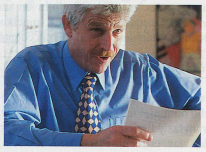
¿Con qué medios trata de mantener el atractivo de SBB?
Con ciclos de media hora entre Ginebra y St. Gallen y trenes nuevos en los núcleos principales, para cumplir con el lema «mayor frecuencia y rapidez y más directamente».

Durante décadas el ferrocarril fue el epítome de la puntualidad. Desde hace algunos años los clientes se quejan porque los retrasos son considerables. ¿No es hora de actuar para evitar que aún más pasajeros prefieran desplazarse en su propio automóvil?
La puntualidad es un problema permanente. Sobre nuestra red de vías circulan tantos trenes que siempre funcionamos al borde del límite. Esto significa que un retraso mínimo de algún tren puede conllevar un retraso serio para todos los que circulan sobre la vía en cuestión. A fines del año pasado tuvimos grandes problemas. Actualmente la situación es buena.

Ultimamente el público se ha visto ante a una serie de innovaciones, tales como: cierre de estaciones pequeñas, información telefónica costosa, máquinas en vez de conductores y compra de billetes en la central en vez de la estación. ¿Le es fácil ver como el servicio de tren pierde el calor humano?
Pienso que quienes se quejan de la falta de contactos personales son personas enemigas del progreso. No olvidemos que vivimos en el presente. Esto lo comprueban las hasta 30.000 encuestas diarias que recibimos en Internet.

SBB, como muchas empresas nacionales, está bajando los sueldos y reestructurando los servicios; hasta el año 2002 habrán ahorrado 9000 puestos de trabajo en el curso de 10 años. ¿Qué hacen por el bien de sus empleados?
Nuestra empresa es la única del mundo que le garantiza contractualmente a sus empleados sus puestos de trabajo. Nunca hemos despedido a alguien, lo que hacemos es rotarlos.

SBB y Lötschbergbahn se han propuesto ampliar el transporte por vía férrea. A partir del año 2000 está planeado llevar varios miles de camiones pesados a través de los Alpes. ¿Cómo transportarán esta avalancha?



Benedikt Weibel (50) es doctor en economía. En 1978, obtuvo el cargo de secretario del presidente de la dirección general de SBB. Luego ascendió a director de mercadeo, pasajeros, cargo que forma parte de la gerencia. Desde hace 7 años es el director general de SBB y desde hace 4 su presidente. Weibel es miembro del Partido Socialista Suizo.

Con trenes modernos tipo «shuttle» dos veces más largos que los normales y que funcionarán según un horario cíclico; terminales profesionales en el interior y exterior y desviando algunos trenes de pasajeros.

¿Y cómo financiarán las nuevas transversales a través de los Alpes?
Con un negocio gigante de subvenciones que requerirá un endeudamiento del 25%, un gravamen aduanero sobre la gasolina de entre 3 a 5 céntimos por litro y un peaje de tránsito alpino para los camiones. Esperamos con interés las decisiones de los Consejos Nacional y de los Estados.
Entrevistó: Alice Baumann

(FOTOS: MICHAEL STAHL)

Anuncio comercial

ADAGIO
UND
ALLEGRA
Mehr über das breite Spektrum unserer Schule in intakter Umwelt und das menschliche Klima erfahren Sie aus unserem Porträt. Oder von Dr. Walo Tödtli.

HOCHALPINES INSTITUT GTALPIN FTAN ENGADIN

Hochalpines Institut Ftan
7551 Ftan
Telefon 081·864 02 22
Telefax 081·864 91 92

Gymnasium, Handelsmittelschule mit Berufsmatura, Diplommittelschule DMS, Sekundarschule. Deutsch als Fremdsprache.

Exklusiv: Sportklasse.