Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero
Band: 13 (1986)
Heft: 4

Artikel: Política del transporte : el final de un viejo prejuicio
Autor: Brugger, Erika
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-909462

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: 09.08.2025

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

Política del transporte:

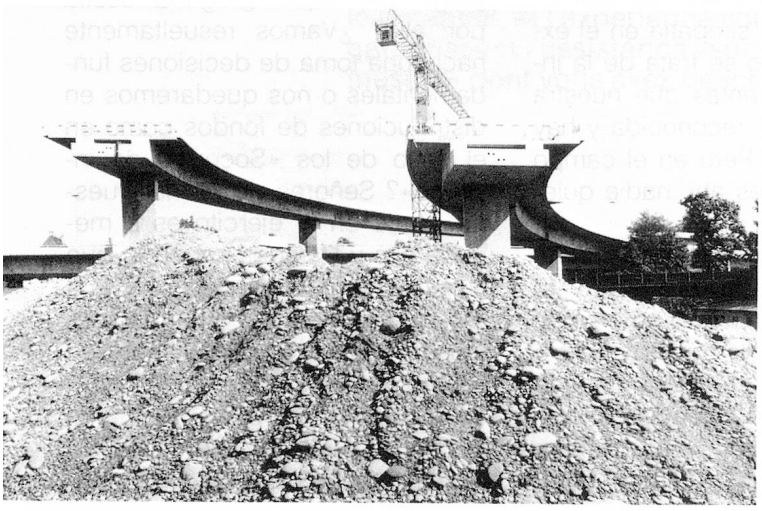
El final de un viejo prejuicio

La política suiza del transporte está en un punto muerto. Desde hace años, los expertos elaboraron planes globales para tratar de equilibrar el ferrocarril y la ruta. Pero esos planes desembocan en muy pocos hechos concretos. Sin embargo, contrariamente a lo que ocurre a nivel nacional, las iniciativas regionales obtienen bastante éxito. El abono ecológico basilense figuró como pionero en esta política económica, que tiene en cuenta las preocupaciones ecológicas, y ha sido imitado por otras ciudades. Es también esta iniciativa la que incitó a los Ferrocarriles Federales (CFF) a profundizar en nuevas ideas.

Con una de las redes más densas del mundo, Suiza es el país de los ferrocarriles por excelencia. No se tienen casi en cuenta los telesféricos y muy pronto no habrá ciudad que no sea recorrida por tranvías hasta en sus suburbios. En cuanto a los Ferrocarriles Federales, con su legendaria puntualidad, forman parte integrante de la imagén turística de Suiza.
Pero el ferrocarril, que en otro tiempo ponía a Suiza a la cabeza de la técnica del transporte, está hoy día no muy bien mirado por los viajeros. Mientras que en 1950, la mitad de los kilómetros recorridos era en tren, en 1965 esta proporción había ya caído al 22% y, en 1986, no es más que del 12%.

Prioridad al automóvil

En el curso de los últimos decenios, la gente prefiere cada vez más el automóvil a los transportes públicos. La prosperidad creciente implica que cada uno tenga su propio automóvil. Y la red de rutas nacionales, financiada sin dificultad por las tasas sobre los combustibles, ofrece comunicaciones cada vez más rápidas. Desde los años sesenta, las inversiones son cuatro o cinco veces más reducidas para el ferrocarril que para las rutas. En lo que respecta a los precios, el mismo desequilibrio: los ferrocarriles, controlados por el Estado que cubre los déficits, no han dejado de aumentar sus tarifas, mientras que el costo del transporte en automóvil continúa disminuyendo. Es en el curso de los años setenta que los políticos, preocupados por el problema de los transportes, dieron la alarma. La crisis del petróleo, particularmente en 1973, probó la fragilidad de la provisión de combustibles para el transporte individual y la necesidad del ferrocarril. El nuevo credo era: hay que promocionar los transportes públicos.



¿Las mismas posibilidades para el ferrocarril y la ruta? Nuestra foto: autopista en construcción en Basilea.

Sin medidas coercitivas

No obstante, ese credo quedó letra muerta a nivel nacional. De la «Concepción global de los transportes (CGST)» de 1978, no quedó más que la idea de «política coordinada de los transportes». Las pocas medidas tomadas desde entonces no pudieron suavizar el conflicto entre ferrocarril y ruta. En efecto, sería solamente por medidas de tipo restrictivo —como por ejemplo un racionamiento de la nafta— que el equilibrio entre ambos podría ser restablecido. Y en Suiza, tales medidas son políticamente inaplicables.
¿Cómo hacer —se preguntan los expertos— para incitar a los automovilistas a utilizar los transportes públicos, sin tener que obligarlos? A largo plazo, la respuesta se encuentra en el programa «Ferrocarril 2000» (Ver recuadro).

Proteger el medio ambiente obliga a la acción

Pero, a corto plazo, ¿qué hacer? La cuestión exige respuestas concretas. Los bosques suizos están enfermos. Expertos y partidos políticos están de acuerdo para reconocer que los gases de escape de los vehículos son un factor determinante del deterioro de los bosques. La protección del medio ambiente ha dado pues un nuevo carácter de urgencia al credo de los años setenta: la promoción de los transportes públicos no puede más ser aplazada.
Basilea, diciembre de 1983. Los directores de los transportes públicos de las dos Basileas auscultan las estadísticas de pasajeros: después de muchos años de un crecimiento de 1 a 2%, constatan una disminución del 5% para 1983.

El éxito del «abono ecológico»

¿La respuesta de los directores de

esas compañías de transporte público?: «El abono ecológico». Tres meses más tarde se puso en venta el abono mensual al precio de 35 francos en vez de 60 francos. Y los dos gobiernos cantonales acuerdan una subvención de 20 francos por abono. Nunca antes habían tomado tan rápidamente una decisión a favor de los transportes públicos.
Este abono constituye un éxito completo: en dos años y medio, el número de pasajeros aumentó en más del 10%. Algunos meses «de pico» la cantidad de abonos vendidos ha mismo sobrepasado el triple de las previsiones. Según estimaciones, cerca de 15.000 automovilistas prefirieron el tranvía a su propio vehículo. Las compañías de transporte, en el curso del último ejercicio, pudieron compensar las pérdidas originadas por la disminución del precio del nuevo abono.
Y el Estado, en razón de la merma de los ingresos fiscales por los trayectos hasta los lugares de trabajo, no recibe menos actualmente a pesar de la subvención acordada.

Comunidad tarifaria en Basilea: frente al tranvía, afluencia delante del expendedor automático de boletos. (Foto: Claude Giger)

El ejemplo da en el blanco

El éxito no se queda ahí. Desde 1985, el tráfico de vehículos en el Nordeste de Suiza tiende a disminuir, después de haber aumentado durante años de 2 a 6%. La cantidad de vehículos ha disminuído y, en la región de Basilea, está siendo inferior al término medio suizo. Además, según los últimos análisis, la calidad del aire ha mejorado. Y eso no es todo, el abono ecológico ha creado emulación. Para 1987 se prevee un billete único de transporte para todas las compañías de la región, incluídos los CFF y PTT. El abono ecológico permitirá igualmente obtener descuentos en diez comunas limítrofes alemanas y francesas.
Pero la idea ha anidado en otras ciudades suizas. Berna, Lucerna, Olten, Saint-Gallen, Soleure y Zurich, han puesto en circulación el mismo tipo de abono.

El final de un prejuicio

No cabe ninguna duda que las ventajas ofrecidas por las compañías de transporte –red extensa, frecuencia de diez minutos, vehículos confortables– han tenido un papel esencial en el éxito del «abono verde».
Puede destacarse que, por tradición, en Suiza se vela por el buen funcionamiento de los medios de transporte en los que la frecuencia de las comunicaciones está por encima del término medio europeo.
Tomar el tranvía, resulta mismo «chic» entre las buenas familias basilenses...
Pero lo importante, es que el abono ecológico marca un hito: el abono a precios económicos y una estrategia de venta y de publicidad adoptadas del sector privado, terminan con un viejo prejuicio.
Durante mucho tiempo, los CFF y las compañías regionales de transporte pretendieron siempre que las rebajas de precio podían tener una influencia positiva en la cantidad de usuarios. Ahora bien, el abono verde podría acarrear cambios de actitud a nivel nacional.
Para 1987, los CFF lanzaron su abono a media tarifa a 100 francos (en vez de 360 francos anteriores). Esta decisión surgió de los debates que animaron la sesión de las Cámaras Federales consagrada a la muerte de los bosques. Pero, por iniciativa propia, los CFF programaron otras rebajas de tarifas y proyectaron ofertas interesantes para los pasajeros. Así, la política de los CFF se «salió de los rieles» para volcarse cada vez más hacia el usuario. Y este cambio puede atribuirse sin ninguna duda al prejuicio finalmente quebrantado en Basilea. •

Erika Brugger,
Periodista independiente

«Ferrocarril 2000»
«Ferrocarril 2000» se basa primeramente sobre una reestructuración de los horarios: en los grandes centros los trenes llegan algunos minutos antes de la hora de pleno y salen algunos minutos después.
Este horario acompasado permite ofrecer combinaciones regulares y cortos lapsos de espera.
La realización del proyecto encara reducir la duración de los trayectos a un poco menos de una hora entre los «nudos» ferroviarios como Zurich, Berna, Basilea, Lucerna, Lausana, Bienne y Saint-Gallen, lo que hará necesario la construcción de nuevas líneas para aumentar las frecuencias. Líneas nuevas y diversas instalaciones permitirán acrecentar notablemente la capacidad de transporte. Está mismo previsto, en algunas líneas importantes, hacer salir trenes directos e interurbanos cada media hora, es decir duplicar la frecuencia.
La financiación del proyecto, presupuestado en 8.400 millones, está actualmente en discusión en el Parlamento. Lo que suscita oposiciones es sobre todo el trazado de la línea a construir entre Berna y Olten.