Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero
Band: 17 (1990)
Heft: 3

Artikel: Aspectos de la política del transporte entre Suiza y la CE
Autor: Berger, H.U. / Mühlemann, F.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-909532

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: 13.12.2025

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

niveles, el precio de costo de un asiento pudo ser rebajado de 20% si se lo equipara a un vagón IC. En las horas pico se enganchan tres trenes ofreciendo así 1200 asientos. Un sistema muy sofisticado para el cierre de las puertas permite que esos trenes puedan circular sin personal supervisor, basta con un conductor para la locomotora.
Contrariamente a otras líneas expreso regionales, los trenes de la RER zuriquesa no disponen de su propia red (con excepción de la nueva línea central de 11 kilómetros de longitud). Sobre 369 kilómetros, los trenes Eurocity, RER, trenes de carga y de servicio circulan sobre las mismas vías. Este tráfico mixto es ciertamente muy rentable gracias a la óptima utilización de la red, pero su explotación no es fácil de dirigir. Por tal razón los CFF construyeron una central de control gobernada electrónicamente que no solamente señala la situación actual sino que «anticipa» y facilita las coordinaciones.

En principio, la Confederación garantiza y financia para cada estación CFF un enlace de tren por hora en cada dirección. En cambio, en el caso de la RER de Zurich, el cantón desea un horario con más frecuencias tomando a su cargo los gastos suplementarios correspondientes. Dado que en Zurich se trata de un ensayo piloto, en el contrato de colaboración CFF-/Cantón se convino un período de explotación de tres años de duración a cargo de los CFF. Pasado ese lapso, el déficit de explotación quedará enteramente a cargo de las arcas del cantón. En efecto, el cantón no da prioridad al éxito financiero de la operación, sino que quiere principalmente fomentar los transportes colectivos y reducir el tránsito individual.
Es con ese espíritu que el cantón de Zurich fundó, con el acuerdo de sus ciudadanos, la «Comunidad de tráfico», que es competente para fijar las tarifas de las 35 empresas de transporte del cantón y que está también encargada de asegurar la coordinación de las ofertas (horarios/calidad de los vehículos puestos en servicio/líneas).

Los futuros usuarios de la RER podrán pues comprar un boleto en la parada más próxima y circular libremente en las zonas, durante el plazo del abono, utilizando los medios de transporte público disponibles. Todas las recaudaciones provenientes de los transportes cantonales alimentarán la Caja de la Comunidad de tránsito, quien deberá luego pagar las cuentas de explotación de los diferentes servicios.

Por otra parte, el sistema de boletos simplificados o de abonos había hecho sus pruebas en la ciudad de Zurich: hoy día ya, la cantidad de ciudadanos que lleva en sus bolsillos un abono mensual o anual es superior a la que tiene en sus manos una llave de automóvil.
Si actualmente, más de 200.000 personas entran y salen de esa estación, en diez años el número será de más de 350.000 viajeros y visitantes y la cantidad de trenes más de 2.000. En la parte oste del conglomerado de vías, se levantará una estación suplementaria en colaboración con una empresa privada. Hacia fines de la década del 90, ese complejo abarcará 3.000 empleos de oficina, escuelas, hoteles y recintos culturales, así como 430 departamentos.

Walter Finkbohner
Secretario de Dirección de los CFF, Distrito III, Zurich

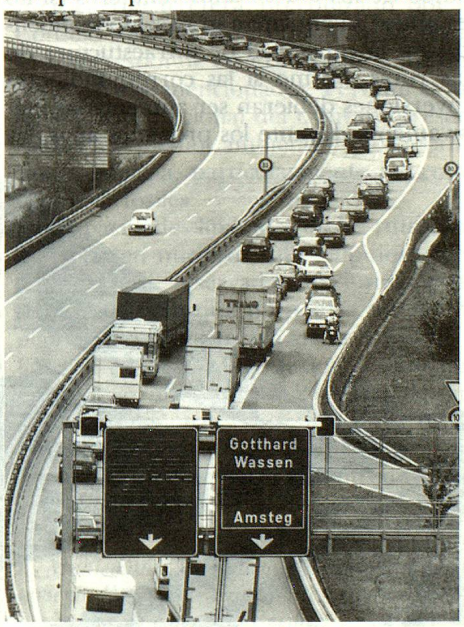
Aspectos de la política del transporte entre Suiza y la CE

Los problemas de transporte que se plantearán en Suiza después de la instauración del Espacio Económico Europeo (EEE), deben encontrar una rápida solución. Sólo un desarrollo sistemático de la oferta de transportes públicos puede contribuir a canalizar el aumento que es de esperar en el volumen de los transportes.

En el curso de los últimos 25 años el tránsito en Europa aumentó de manera espectacular. Entre 1965 y la mitad de la década del ochenta, el movimiento de pasajeros pasó de unas 1.500 a 3.100 personas-kilómetro por año, o sea un aumento anual término medio de cerca del 4%. En el mismo período, la circulación de mercaderías pasó de unas 700 toneladas a cerca de 1.200 toneladas-kilómetro por año, es decir un aumento anual de alrededor del 3%.
Desde la óptica de nuestro país, plantea problemas ante todo el tráfico que circula por los Alpes. Desde 1965, el tránsito por los Alpes pasó de menos de 20 millones de toneladas a casi 65 millones, mientras que los ferrocarriles aumentaron su tonelaje solamente en forma insignificante; la casi totalidad de este aumento desde 1965 correspondió pues a los transportes por carretera.

Aumento del costo social de los transportes

Es cada vez más notorio que el tráfico en general y el carretero en particular ocasionan costos a la sociedad sin ellos mismos asumirlos. Tomemos el ejemplo del tránsito por carretera, cuyos costos globales pueden descomponerse de la siguiente manera.
Costo de explotación de los vehículos a cargo de los titulares o los empresarios. Gastos ocasionados por las rutas o las playas de estacionamiento puestas a disposición por el sector público. Gastos llamados externos, por ejemplo los daños causados por las emisiones de ruidos y gases de escape.
Ya hoy día, debemos considerar que esos costos externos son muy elevados en su conjunto. Puede suponerse, a justo título, que la oferta de transporte, en su conjunto, está propuesta a un precio demasiado ventajoso, lo que a veces conduce a situaciones grotescas: ocurre que las papas procedentes de Alemania sean transportadas a Italia para ser lavadas y luego enviadas nuevamente a Alemania para su tratamiento ulterior. Ejemplos similares podrían citarse en lo que respecta al tránsito de viajeros.
No debemos tampoco ignorar el hecho que el precio de los transportes públicos es demasiado reducido. La Confederación, los cantones y las comunas dan un apoyo económico a las empresas de transporte público del orden de unos 2



Durante los períodos pico de viajes, nuestras autopistas están muy a menudo sobrecargadas. (Foto: Keystone)

mil millones de francos por año, ya sea en forma de indemnizaciones por prestaciones a favor de la colectividad o en forma de cobertura de déficit.
Resultado: vivimos actualmente en una sociedad en la que la movilidad es considerable pero demasiado barata.
Tal como ya señalamos más arriba, el tránsito se acrecentó en el curso de los últimos años de un 3 a 4% por año. En el curso de las últimas decenias, las infraestructuras fueron incrementadas, particularmente la red europea de autopistas. No obstante, estos últimos tiempos se constata una aceleración del crecimiento. En el curso de los dos últimos años, el tráfico de mercaderías por ruta aumentó en Europa de cerca del 12% y el tránsito de viajeros, también por carretera, de casi 5%. Estamos pues llegando, a más o menos breve plazo, a un umbral que no habría que sobrepasar.
Es cada vez más difícil proponer nuevos sistemas de transporte, ya que la densidad creciente de la población, la rarificación del suelo y las exigencias de la compatibilidad con el medio ambiente nos fijan límites draconianos. Esto concierne, ya en nuestros días, a las rutas en el plan europeo donde se producen cantidad de engorrosas aglomeraciones. También es el caso de los ferrocarriles los que, por lo menos, son por si mismos respetuosos del medio ambiente. En Suiza, y también en otros países, las nuevas instalaciones de líneas ferroviarias encuentran una viva oposición en la población, como por ejemplo el caso de las construcciones del Ferrocarril 2000. En otras palabras, en el curso de los 5 a 10 años venideros (si no es antes) se anticipan graves taponamientos en la capacidad de infraestuctura de las rutas. Mismo si las correspondientes inversiones debieran ser aumentadas masivamente durante los próximos años, las nuevas capacidades no podrían ser puestas a disposición en tiempo útil.
Es sobre este telón de fondo que la Comunidad Europea debe establecer su política de transporte con miras a la realización del mercado interior 1992. Por el momento, la política de la CE se concentra principalmente sobre el tráfico de mercaderías. Sus dos objetivos primordiales son la liberación y la armonización.
Esta liberación engloba esencialmente los siguientes aspectos: Para el tráfico de mercaderías por carretera, abolición de los controles aduaneros (nueva conquista sobre el tiempo para la ruta); supresión de la prohibición de cabotaje, es decir de la prohibición de un vehículo de determinada nacionalidad de efectuar transportes a la salida y con destino a un tercer país (por ejemplo un vehículo alemán no está autorizado actualmente a transportar mercaderías de Milán a Marsella); supresión de la prohibición de efectuar transportes remunerados dentro del cuadro de los transportes por cuenta propia.
Estas dos medidas deberían permitir la disminución de la elevada cantidad de viajes sin carga y explotar mejor las capacidades disponibles. Para el tráfico ferroviario en el seno de la CE, está en estudio una nueva reglamentación verdaderamente revolucionaria. Podría definírsela como «libertad para el conductor del flete»: esto permitiría a toda compañía ferroviaria efectuar transportes sobre todas las líneas europeas, no siendo la compañía ferroviaria nacional competente más que para la tracción y la línea, por lo que podrá percibir un emolumento.
Otra liberación corresponderá al tráfico aéreo.
Dentro del cuadro de la realización del mercado interno y de la política de transporte centrada principalmente sobre el tráfico carretero, la *Comisión CE* fue comisionada por el Consejo de Ministros para formular *diferentes exigencias* en lo que respecta a Suiza. La reivindicación principal dirigida a Suiza es la de tomar a su cargo la parte del tráfico de mercaderías que naturalmente le pertenece, el que, en efecto, está actualmente obligado en su mayoria a rodear nuestro país por Austria o por Francia. Concretamente, las reivindicaciones son las siguientes: la CE desea que Suiza adopte las reglamentaciones unitarias relativas al peso y a las dimensiones de los camiones y tractores semi-remolque (al igual que Austria), lo que significa que Suiza debe introducir en su territorio el umbral máximo general de 40 (respectivamente 44) toneladas. A título de solución mínima, la CE exige que Suiza habilite un carril carretero destinado a vehículos de un peso de 40 toneladas como máximo provenientes de la CE.
Para aumetar las capacidades, la CE desea también que Suiza suprima la prohibición para los vehículos de transporte de mercaderías de circular de noche y los domingos.
Las trabas administrativas en las fronteras deben ser igualmente reducidas en Suiza; el tráfico debe poder circular sin restricciones para ganar el máximo de tiempo.
Hay que abolir particularmente todas las contribuciones especiales.
Esas reivindicaciones plantean graves problemas a nuestro país.

La solución suiza a los problemas del transporte

A principios de 1989, el Consejo Federal analizó largamente la actitud a seguir en materia de política de transporte. Este debate era absolutamente necesario, ya que el Soberano y los cantones habían rechazado el 12 de junio de 1988 el proyecto constitucional sobre una política de transporte coordinada. El Consejo Federal adoptó los siguientes objetivos: El sistema suizo de transporte debe satisfacer las necesidades esenciales en materia de transporte para contribuir en forma óptima a la calidad de vida y al crecimiento cualitativo, sin aumentar artificialmente la movilidad.
Esto significa ante todo que el crecimiento del tránsito debe tener ciertos límites, que el desarrollo de los medios de transporte debe ser efectuado en forma coordinada, que las repercusiones negativas del tránsito deben ser reducidas, que el tráfico internacional, particularmente el tráfico en tránsito, debe ser llevado a cabo en forma rentable, preservando de manera óptima el medio ambiente con una economía máxima de energía y de

El tránsito de camiones pesados en la mira de las críticas: el traslado del transporte de mercaderías al ferrocarril está reivindicado por el tráfico en tránsito. (Foto: Keystone)

espacio, que la autonomía financiera del tráfico debe ser mejorada y que la subvención directa e indirecta debe ser reducida.

El concepto preconizado por el Consejo Federal para el tráfico internacional

Suiza no puede aceptar ni renunciar a la limitación del peso de los camiones ni habilitar por lo menos un carril para el tránsito de los de 40 toneladas, como desea la CE, ya que esas reivindicaciones son contrarias a los objetivos de nuestra política de transporte.

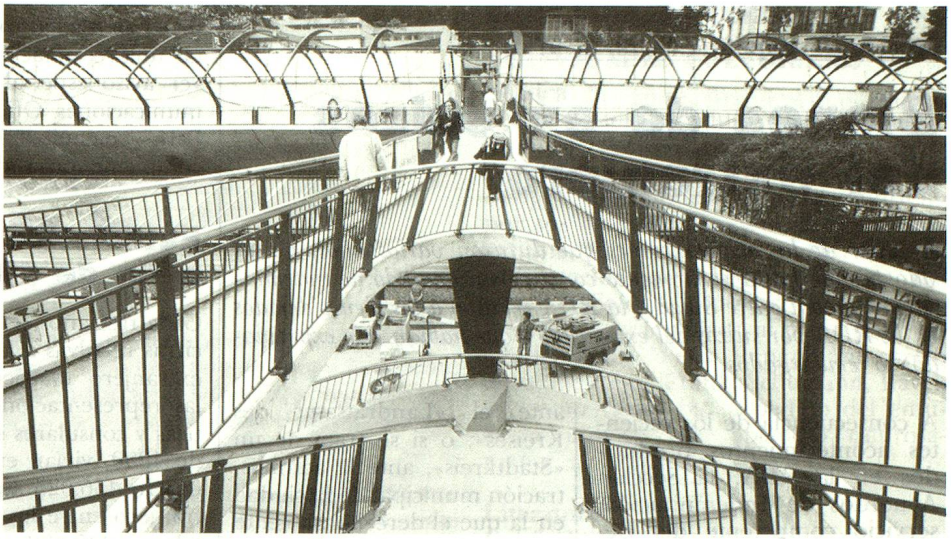
Por razones de protección del medio ambiente, y para asegurar una calidad de vida aceptable, es igualmente necesario mantener la prohibición de circular de noche y los domingos.

En cambio, Suiza es una parte de Europa y un clásico país de tránsito. No podría pura y simplemente hacer oídos sordos a las aspiraciones formuladas por Europa, pero debe mostrarse solidaria con los países de la CE. Está llamada a proponer soluciones y alternativas viables, y Suiza está muy decidida a hacerlo, por lo que propuso, en cambio, otras soluciones a los problemas del transporte. Por tres decisiones, el Consejo Federal optó por una modernización de los ferrocarriles y por un tráfico de mercaderías combinado ferrocarril/carretera a través de los Alpes suizos. Para ese «paquete de medidas relativas a la política de tránsito», el Consejo Federal se basa sobre consultas extensas efectuadas en el interior de nuestro país y en el extranjero. Este concepto constituye, por otra parte, la consecuencia lógica del proyecto Ferrocarril 2000 adoptado por el pueblo suizo en 1987, por el cual la red ferroviaria debe ser ampliada y modernizada a la intención del tránsito interno suizo, haciendo los ferrocarriles más atractivos gracias a un ajuste de horarios más conveniente. Este paquete de medidas consiste en soluciones a largo plazo y soluciones de transición.

Las nuevas líneas ferroviarias a través de los Alpes

Una nueva línea ferroviaria a través de los Alpes (NLFA), compuesta de un eje principal en el Gotardo y de un corto tunel de base en Lötschberg, está llamada a satisfacer las necesidades del futuro tráfico de pasajeros y mercaderías por Suiza.

Esto permitirá, por una parte, llevar los tiempos de los trayectos para el tránsito de pasajeros entre Basilea y Milán, actualmente de más de 5 horas, a un poco más de tres horas. Por otra parte, permirtirá crear la capacidad necesaria para



La Confederación, los cantones y las comunas contribuyen a los transportes públicos por alrededor de 2 mil millones de francos por año. Nuestra ilustración: El ingeniero-arquitecto Santiago Calatrava es quien firmó la estación S de Zurich Stadelhofen. (Foto: Keystone)

admitir 620 trenes de mercaderías en lugar de los 420 actuales. Este concepto revaloriza además, y en mucho, los ejes Berna-Lötschberg-Simplon-Italia, así como Francia-Ginebra-Simplon-Italia.

Para el transporte de mercaderías, se aspira sobre todo a desarrollar el tránsito combinado.

Los nuevos túneles de base con una capacidad netamente mayor no estarán disponibles antes del 2005, digamos 2010. Es pues necesario encontrar soluciones que permitan satisfacer a corto término las necesidades de transporte de los países de la CE.

El Consejo Federal dió su aval para un programa de inversiones de unos 1,4 mil millones de francos a fin de casi triplicar de ahora hasta el año 1994 las capacidades de transporte en el tráfico combinado, que verá así la cantidad de sus envíos pasar de casi 160.000 actualmente a 465.000 por año. Esto debe hacerse de la siguiente manera: En el Gotardo, las capacidades destinadas al ferrotaje no acompañado (altura angular hasta metros 3,80) deben ser aumentadas a alrededor de 360.000 envíos por año. El Consejo Federal encargó desde ahora los correspondientes trabajos que engloban ante todo inversiones en las instalaciones fijas del trayecto Basilea-Gotardo-Chiasso y servirán más tarde a la NLFA. Además se adquirirán 90 locomotoras de cuatro vástagos así como 840 vagones de carga nuevos para los trenes de ferrotaje.

En Lötschberg, mientras la NLFA es puesta en servicio, Suiza desea poner a disposición de vehículos de una altura angular de 4 metros como máximo, una «calzada rodante» destinada al tráfico combinado acompañado. Al construír una vía mediana entre las existentes, el espacio libre puede ser mejor explotado. Una oferta apropiada permitiría así encaminar 105.000 envíos por año. Este incremento provisorio del Lötschberg será decidido cuando las negociaciones con la CE en lo que respecta a la cuestión del tránsito hayan sido coronadas por el éxito. Además, los países vecinos deben aceptar construír las terminales necesarias para la carga.

El concepto de tráfico combinado ferrocarril/carretera, preconizado por el Consejo Federal para el tráfico en tránsito, corresponde en gran parte a los objetivos arriba mencionados. Permite la intensificación racional del tránsito, preservando el medio ambiente y economizando energía, particularmente los combustibles fósiles.

Las capacidades limitadas de las rutas, sobre todo en nuestros valles alpinos, pueden ser así reservadas exclusivamente para el tránsito que no podría ser reemplazado por otra forma de transporte.

Las vías de circulación nacionales podrán además ser integradas a las redes de circulación europeas y los principios de la libertad de transporte y de la economía podrán ser salvaguardados, mismo si las condiciones cuadro se hubieran modificado un poco.

F. Mühlemann, Secretario General del Departamento Federal de Transportes, Comunicaciones y de la Energía, Berna;
H.U. Berger, Vicedirector del Servicio de Estudios de Transporte en el Secretariado General del DFTCE, Berna.