Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero
Band: 47 (2020)
Heft: 6

Artikel: Renunciar al vehículo particular es cada vez más habitual
Autor: Herzog, Stéphane
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1033107

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: 09.12.2025

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

Renunciar al vehículo particular es cada vez más habitual

En las grandes ciudades suizas, el automóvil privado está retrocediendo ante la competencia de otros medios de transporte. Quien lleva la delantera en este aspecto es la ciudad de Berna, que autoriza incluso la construcción de inmuebles sin estacionamientos. Y aunque Ginebra todavía no ha llegado tan lejos, las mentalidades están cambiando.

STÉPHANE HERZOG

Año tras año son más los suizos que renuncian a poseer un automóvil propio. En Berna, ciudad emblemática del transporte público, hay barrios donde la mayoría de hogares no dispone de un auto particular. Tal es el caso, por ejemplo, del distrito de Mattenhof-Weissenbühl, donde este porcentaje asciende a casi el 70%. En 2015, el promedio en Berna se situaba en un 56,8%; "pero en la actualidad esta cifra supera probablemente ya el 57%", se alegra la Concejala Ursula Wyss, responsable de la Dirección de Obras Públicas, Transportes y Áreas Verdes de la Ciudad de Berna.

Este cambio está ocurriendo también en Basilea (52,1%) y Zúrich (52,8%). Ginebra, que experimenta graves problemas de congestión vial, ocupa el último puesto de la clasificación entre las grandes urbes, con un 41%. En realidad, la ciudad histórica del Salón del Automóvil "sigue la misma tendencia, pero con un retraso de veinte años", comenta Vincent Kaufmann, Profesor de Sociología Urbana en la EPFL (Escuela Politécnica Federal de Lausana). Efectivamente, la ciudad de Ginebra ha registrado, en un decenio, un aumento superior a los diez puntos porcentuales. Lausana, que al igual que Ginebra había dado un giro total hacia el automóvil en los años sesenta, sigue la misma curva. El automóvil, icono absoluto durante los años de la posguerra, está retrocediendo en toda Europa. "Hace 15 años, los jóvenes asociaban el auto con la libertad. Manejar significaba emanciparse. Hoy por hoy, sus caminos a la libertad son Internet y las redes sociales, que para ellos constituyen un mundo tangible", resume Vincent Kaufmann, quien dirige el Foro "*Vies Mobiles*" ["Vidas Móviles"], una fundación que cuenta con el apoyo de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses (SNCF). El equilibrio está inclinándose a favor de una movilidad distinta, considera Sébastien Munafò, Director de la Oficina de Estudios Ginebrinos sobre Movilidad 6t.

Por un lado se han incrementado los costes ligados al coche, así como el precio de éste. Por otro, las alternativas al auto han evolucionado: ahora, el ciudadano tiene acceso al servicio de vehículos de uso temporal (véase página 17) o a vehículos de transporte con conductor (VTC). El usuario opta cada vez más por el transporte público o la bicicleta eléctrica, pero también por el vehículo motorizado de dos ruedas, cuyo auge se registra precisamente en Ginebra. "Por todos estos motivos, quienes viven en la ciudad, pero también muchos trabajadores pendulares, prefieren esta movilidad práctica y económica a un automóvil particular que conlleva elevados costes", comenta Sébastien Munafò.

Protesta al estilo ginebrino: un grupo de vecinos vertió arena en una calle de su barrio para jugar a petanca, como alternativa a la invasión vehicular. Ginebra es la ciudad suiza con mayor densidad de automóviles. Foto Keystone

La Concejala Ursula Wyss inaugura un sitio de alquiler de bicicletas. En Berna, más de la mitad de los hogares ha renunciado ya a poseer un automóvil propio.
Foto Keystone

Esta tendencia es menos frecuente en las ciudades que no rebasan los 100 000 habitantes, lo que "produce una división entre la ciudad y el campo, donde es usual que un solo hogar posea varios vehículos", recalca Vincent Kaufmann.

Los berneses confían en su transporte público

Por tanto, para los colectivos que desean descongestionar el espacio público, los incentivos tienen que estar a la altura. Es lo que está sucediendo en Berna. "En la ciudad, los estudiantes y las personas mayores no poseen un automóvil propio; para los demás, especialmente las familias, la opción de renunciar al coche es una cuestión de confianza. "En Berna, la gente sabe que podrá encontrar un vehículo Mobility cerca de su casa", concluye Ursula Wyss. Además, los berneses disponen de una red de transporte público de alta calidad. "Es la única aglomeración suiza cuyos habitantes atribuyen al transporte público la calificación más elevada de todo lo que más aprecian de su ciudad", se alegra la Concejala socialista, basándose en un sondeo reciente.

Una vez obtenida esta calificación, las autoridades pueden intervenir en uno de los factores clave para lograr una movilidad "suave": reducir el espacio destinado al estacionamiento de coches. Así, la ciudad de Berna planea suprimir en los próximos años la mitad de sus 12 000 plazas públicas de estacionamiento. Ursula Wyss señala que los espacios que se pretenden suprimir se encuentran esencialmente en las aceras, donde estorban a las personas con discapacidad. También se eliminarán las plazas situadas a lo largo de los carriles de tranvía, porque se consideran peligrosas. Estas iniciativas suscitan la oposición de la UDC (Unión Democrática del Centro), "pero hasta el día de hoy siempre hemos ganado los pleitos en los tribunales", asegura la Concejala de Berna.

Otro problema relacionado con el automóvil es el número de estacionamientos privados, de superficie o subterráneos. Berna ya autoriza la construcción de viviendas en alquiler sin estacionamientos. En Ginebra se da "una tensión política muy fuerte cuando un proyecto reduce el espacio de los vehículos en la ciudad o trata de ampliarlo", explica Karen Troll, portavoz del Departamento de Infraestructuras. "Es un conflicto de intereses", sostiene Damien Bonfanti, alcalde ecologista del municipio de Lancy (Ginebra). "Los automovilistas quieren conservar las conquistas del pasado, mientras que otros ciudadanos se sienten frustrados." El mandatario apoya la construcción de inmuebles sin plazas de estacionamiento cuando su número en los alrededores es suficiente y las viviendas están bien comunicadas con los medios de transporte público. Damien Bonfanti subraya también los costes generados por los estacionamientos subterráneos. Estas construcciones valen alrededor de 50 000 francos por unidad y necesitan excavaciones profundas.

Otro defecto de este urbanismo subterráneo es que impide plantar árboles. Ello no obstante, los planos de los barrios urbanos siguen exigiendo una tasa de motorización elevada. Tal es el caso, por ejemplo, en Allières, un barrio vecino a la nueva estación de Eaux-Vives: 400 viviendas acogerán 409 espacios de estacionamiento. "Hay que anticipar los cambios urbanos. De hecho, los mismos promotores solicitan la autorización de construir menos plazas subterráneas, que luego se quedan vacías", destaca Caroline Marti, Vicepresidenta de la sección ginebrina de la Asociación Transporte y Medio Ambiente. Ella promueve una iniciativa destinada a construir un barrio piloto sin automóviles. Su propuesta cuenta incluso con el apoyo de representantes políticos del PLR (Partido Liberal Radical), prueba elocuente de que los tiempos están cambiando.

Un gran cambio en Ginebra

Frente a las demandas a favor de una ciudad menos motorizada, la sección ginebrina del Touring Club Suizo (TCS) ha echado mano de todos los recursos disponibles. Mediante referendo combatió una enmienda legislativa destinada a flexibilizar un sistema que obliga al cantón a aportar una compensación por cada plaza de estacionamiento suprimida. El pasado 27 de septiembre, los ginebrinos dieron su apoyo a este cambio. Permitirá la supresión de 4 000 plazas de estacionamiento a favor de carriles para bicicletas, en particular. Pero no por ello Suiza se transformará en un país sin autos, y renunciar a poseer un vehículo particular no significa que se deje de manejar. En Suiza, el tráfico automóvil todavía representa el 50% de los desplazamientos y el 65% de las distancias recorridas, y eso con modelos cada vez más pesados y voluminosos...

Coches en la calle, coches encima de la calle: en Ginebra, el auto sigue dominando el panorama urbano, a diferencia de otras ciudades suizas.
Foto Keystone