

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

**Artikel:** El largo camino al éxito  
**Autor:** Steiner, Jürg  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1033108>

#### 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:** 04.02.2026

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

# El largo camino al éxito

En las ciudades suizas, cada vez más hogares desisten de un automóvil propio. Entre las razones, el proveedor de vehículos de uso temporal Mobility, que apuesta ahora por los coches eléctricos.

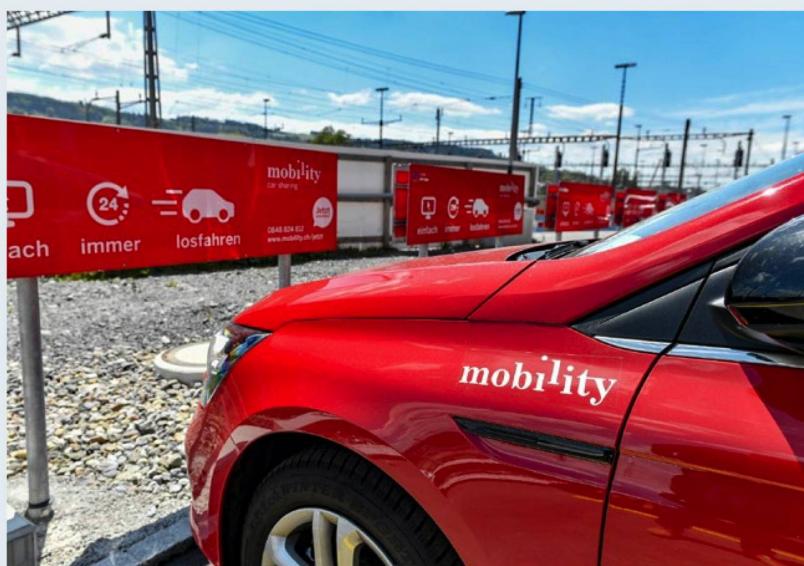
JÜRG STEINER

En las ciudades suizas, los clientes de la cooperativa de vehículos de uso temporal Mobility sólo tienen que tocar un par de veces la pantalla para obtener el automóvil que necesitan. La app Mobility les indica el vehículo libre más próximo, y en cuestión de segundos les es posible reservarlo, abrirlo con su tarjeta de cliente, salir conduciendo y devolverlo en el mismo sitio al término del plazo reservado. La suma facturada depende del kilometraje y el tiempo de uso.

Este esquema comercial ha convertido a Mobility en líder del mercado de vehículos de uso temporal en Suiza. A lo largo de los años, el número de clientes y la flota de vehículos han ido en constante aumento. "No creemos que haya límites para el crecimiento de Mobility", afirma Patrick Eigenmann, portavoz de esta empresa. La idea del vehículo de uso temporal parece algo natural en la era de los teléfonos inteligentes. Pero tardó décadas en afianzarse.

Todo empezó en el siglo XX, cuando nadie hablaba todavía de Internet ni de teléfonos inteligentes, pero sí de ecología: en 1987, Conrad Wagner, político de Nidwalden que posteriormente se afiliaría a los Verdes y se volvería asesor de movilidad, fundó con algunos compañeros la "Auto Teillet Genossenschaft" (ATG) en Stans. La flotilla original constaba de un Opel Kadett rojo (con catalizador) y una motoci-

Esta imagen se ha vuelto familiar en las ciudades suizas: los coches rojos de la cooperativa "Mobility", de vehículos de uso temporal. Foto ZVG



cleta de 125 cc, de la marca Honda. Nadie tomó en serio a estos pioneros suizos de los vehículos de uso temporal y les costó encontrar una aseguradora dispuesta a emitir una póliza para varios tenedores de un mismo vehículo, como lo reveló Wagner en una reciente entrevista radiofónica.

Pero ATG prosperó. En 1997 se fusionó con su competidor zuriqués ShareCom para formar Mobility y, con sus 760 vehículos y 17 000 miembros, la nueva cooperativa se lanzó a la conquista del mercado nacional. En la actualidad, Mobility cuenta con más de 3 000 vehículos, casi todos de color rojo encendido, repartidos en más de 1 500 sitios, para atender a sus más de 220 000 clientes.

Para comprender el éxito de Mobility deben tomarse en cuenta los elementos clave del desarrollo en Suiza: el crecimiento de las aglomeraciones urbanas en la meseta central y el auge del transporte público, fomentado por el Estado. "El 70 por ciento de nuestros sitios están implantados en ciudades o aglomeraciones urbanas, y la mitad de nuestros clientes viven en una de las ocho principales urbes", señala el portavoz de Mobility, Patrick Eigenmann. El concepto de vehículo de uso temporal funciona especialmente bien en combinación con el transporte público, que presenta una alta frecuencia en las ciudades suizas para descongestionar la red de carreteras (véase el artículo sobre la situación vial en Berna y Ginebra, página 15).

En su camino al éxito económico, la cooperativa se fue alejando de su imagen "verde-alternativa" original, en ocasiones de forma drástica. Así, introdujo en 2019 una clase "Prémium", con berlinas todoterreno de alto consumo, que generó críticas incluso entre sus propios clientes. Ante la baja demanda de tales vehículos, Mobility canceló rápidamente el experimento. Hoy por hoy, Mobility apuesta por conceptos verdes: de aquí a 2030 prevé renovar por completo su flotilla, sustituyendo sus actuales vehículos a gasolina y diésel por coches eléctricos.

Hace unos meses, la cooperativa encargó el cálculo de su propio impacto de sustentabilidad. De acuerdo con el estudio realizado, de no existir Mobility circularían unos 35 500 automóviles suplementarios por las calles y carreteras suizas. Por más impresionante que esto pueda parecer, tal cifra no deja de ser muy modesta en comparación con los 4,6 millones de automóviles particulares que circulan en Suiza.

JÜRG STEINER ES PERIODISTA Y REDACTOR DEL PERIÓDICO "BERNER ZEITUNG"