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

Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero

Band: 17 (1990)

Heft: 3

Artikel: Construcción carretera en Suiza : ¿es que la política de los transportes está entrando en un punto muerto?

Autor: Koller, Hans

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-909529

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: 12.07.2025

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

Construcción carretera en Suiza

¿Es que la política de los transportes está entrando en un punto muerto?

En materia de política de transportes, los objetivos concretos son en la actualidad un nuevo desarrollo de la infraestructura ferroviaria así como la implantación de un tope y la reducción del tráfico automotor privado.

Esta orientación de la política actual en materia de transportes, que se explica en razón de los problemas planteados por el espacio restringido para el transporte en las aglomeraciones y en las ciudades, así como por los objetivos tendientes a la protección del medio ambiente y del aire, es preocupante:

– por una parte, es la primera vez en la historia de los transportes, que data de varios milenios, que el desarrollo de la infraestructura de los transportes no es estimulada allí donde existe una demanda;

– por la otra, está previsto sofocar artificialmente las necesidades existentes del tráfico motorizado recurriendo a medidas dirigistas.

Fomento de los transportes públicos sin tener en cuenta la demanda

El concepto de «Ferrocarril + Autobús 2000» así como los proyectos de desarrollo del tráfico en tránsito y en las aglomeraciones demuestran, si fuera necesario, que la política actual practicada en Suiza en materia de transportes no tiene por objeto desarrollar prioritariamente la infraestructura donde haya una demanda:

– El concepto «Ferrocarril + Autobús 2.000» por el cual la red ferroviaria será, entre otros, completada por cuatro nuevas líneas, no debe solamente mejorar los transportes colectivos sobre el eje oeste-este, donde hoy día existen ya taponamientos a nivel de la capacidad, sino que debe cubrir el conjunto del territorio suizo, incluso las regiones en las que la demanda de un incremento de la oferta de transportes públicos no existe o, por lo menos, no existe de manera manifiesta.

– La Comunidad Europea (CE) solicita que Suiza habilite un carril carretero para los camiones de 40 toneladas a fin de poder hacer frente al aumento del tráfico de mercaderías que transita los Alpes a consecuencia de la liberación de su mercado interno. Como alternativa del carril carretero para camiones pesados, el Consejo Federal propuso inversiones de varios miles de millones en nuevas vías ferroviarias, cuyo objeto es permitir a la CE tantear en nuestro país la solución del tráfico combinado.

– Prácticamente, todas las ciudades y aglomeraciones de nuestro país desbordan actualmente de vehículos a motor y los reclamos para mejorar las condiciones del tráfico individual se hacen cada vez más insistentes. Pero las ciudades y las aglomeraciones las ignoran olímpicamente por razones bien conocidas. En efecto, ven en el desarrollo de la oferta de los transportes públicos el único medio de dominar la creciente demanda de transportes.

Una política destinada a socavar el tráfico motorizado

La creciente demanda de transportes registrada en el curso de las últimas decenias concierne manifiestamente al tráfico individual. Desde los años sesenta, el tráfico carretero se ha más que duplicado sobre una red carretera que no fue ampliada notablemente durante ese período, sin tener en cuenta las autopistas por las que actualmente transita más de la cuarta parte del tráfico. La cantidad de patentamientos de automóviles continúa aumentando regularmente. Quienquiera que osara pretender que la preferencia dada al tráfico individual está llamada a desaparecer en el futuro, aparecería como un mal profeta. Pero la política actual practicada por nuestro país en materia de transportes tiene precisamente por objeto declarado revertir esa tendencia y limitar el tráfico motorizado privado al nivel actual, es decir reducirlo.

Los camiones tienen un importante rol para la distribución minorista de mercaderías. (Foto: Keycolor)

Mientras que constantemente se procede a mejoras en todos los sectores de la infraestructura pública para adaptar sus realizaciones al crecimiento y a las correspondientes modificaciones, en la esfera del tránsito individual se busca actualmente paliar los probelemas existentes no tanto mediante mejoras sino reduciendo la capacidad.

Para ilustrar esta política destinada a socavar el tránsito automotor, citemos los proyectos de votaciones de los últimos meses: por ejemplo la iniciativa «Basta de vaivenes motorizados» propuesta por los ciudadanos de la ciudad de Berna, que pide una limitación draconiana de lugares de estacionamiento y de garages públicos y privados, impidiendo o retrasando cualquier proyecto de construcción de playas de estacionamiento o lugares de aparcamiento al borde de las ciudades. Citemos también las iniciativas «Trebol de tres», rechazadas por el pueblo y los cantones, cuya finalidad era impedir la terminación de la red de rutas nacionales ya decidida y la titulada «Basta de hormigonado» que llegaba a pedir la reducción de la superficie carretera.

Tales reivindicaciones se dirigen al tráfico interior, es decir una esfera en la que Suiza misma debe resolver sus problemas. Contrariamente a las dificultades encontradas en el abastecimiento de energía o en la eliminación de desperdicios especiales donde podemos, por el momento, hacer un llamado al extranjero en caso de necesidad, los nudos de embotellamiento sobre las rutas deben ser eliminados en el país. Las autopistas francesas, alemanas, austríacas e italianas, no nos son de ninguna utilidad cuando se trata de resolver los problemas de tránsito entre Basilea y Zurich o en las ciudades y las aglomeraciones.

Las mejoras de los transportes públicos no son suficientes

Entretanto, los primeros resultados de los esfuerzos emprendidos en el curso de estos últimos años demostraron que esos problemas no podrían ser resueltos solamente mejorando la oferta de transportes públicos. Desde la introducción de abonos ecológicos y de horarios a intervalos regulares, la cantidad de pasajeros de los transportes públicos aumentó considerablemente en todas partes. Pero, desde entonces, el tráfico automotor continuó también aumentando, aún cuando en estos últimos tiempos se haya recurrido a numerosas medidas para disminuir el atractivo del tráfico motorizado privado. La parte del tráfico carretero privado en el volumen del transporte de pasajeros, se eleva en Suiza a más de 4/5, para el tráfico de mercaderías es casi la mitad. Como los transportes públicos no podrán nunca encargarse de una parte importante de esas prestaciones efectuadas por los medios de transportes privados, es una pura utopía pretender que el desarrollo de los transportes públicos y el aplazamiento de la infraestructura carretera permitan resolver de un día para otro los problemas del transporte. Dada la demanda actual y futura de transporte, esta vía conduce necesariamente a un punto muerto.

Las asociaciones del tráfico carretero solicitan resueltamente, en consecuencia, que junto con el desarrollo de los transportes comunes, sean terminados rápidamente los tramos que aún faltan en nuestra red de rutas nacionales y que se asegure una óptima circulación sobre el conjunto de las autopistas, si es necesario, desarrollando la red ya existente. En las principales rutas de los cantones, los embotellamientos actuales deben ser igualmente eliminados sin tardanza, en el interés de los habitantes y de los usuarios de la ruta. A los ojos de las asociaciones de tráfico carretero, los problemas de circulación en las aglomeraciones no podrán encontrar una solución hasta que se tengan en cuenta globalmente las necesidades de transporte existentes. Estas necesidades abarcan también las de los usuarios motorizados de la ruta.

(Hans Koller, encargado de la información de la Federación Carretera Suiza, FRS, Berna).

Las autopistas permiten canalizar el tráfico y presentan, por añadidura, una seguridad 5 veces mayor que las rutas principales. (Foto: Keycolor)

Tránsito por Suiza

Un sector más bien marginal en la política de transportes

Dado que el concepto «Ferrocarril × Autobús 2000» dobló en gran parte el cabo de eliminación de las diferentes políticas, los esfuezos actuales en materia de política de transportes, tendientes a un nuevo desarrollo de la infraestructura suiza, están hoy día orientados principalmente hacia las necesidades del extranjero.

Se acuerda prioridad al propósito de trasladar el transporte carretero al ferrocarril. Esta orientación de la política actual de los transportes asombra a más de uno:

Por una parte, sólo una ínfima parte del volumen de las mercaderías transportadas por ferrocarril y carretera en Suiza (513 millones de toneladas por año) no es «casera», es decir es de origen extranjero. La mayoría de las mercaderías transportadas en Suiza corresponde al tráfico interno (89,6%), mientras que las importaciones y exportaciones no se elevan más que al 7,2 por ciento y la parte del tránsito de mercaderías no es más que de 3,2 por ciento.

Por otra parte, el porcentaje del tránsito carretero no llega más que a un modesto 0,3 por ciento del volumen de mercaderías transportadas globalmente en Suiza por carretera y ferrocarril.

La CE, motor para desarrollar los transportes públicos

Si la política federal en materia de transportes está actualmente centrada sobre un aspecto parcial y, por cierto, debe ser calificada objetivamente de marginal, esto se explica por la liberación del mercado interno de la CE prevista para fines de 1992, y su consecuencia, el aumento del tráfico de mercaderías que transita por los Alpes.

La realización del mercado interno de la CE, que no podrá ser llevada a cabo sin resolver el problema del tráfico que transita por los Alpes, está actualmente al principio del traslado del tráfico de mercaderías por carretera al ferrocarril y, por consiguiente, del desarrollo del tránsito combinado ferrocarril/carretera. La comunidad Europea (CE) pide a Suiza por lo menos la habilitación de un carril para camiones de por lo menos 40 toneladas y, desde hace alrededor de un año y medio, están en curso las correspondientes negociaciones con la CE.

El Consejo Federal destacó en varias oportunidades que nuestro país entendía tener con el ferrocarril un rol de país de tránsito para el tráfico de mercaderías y, a manera de alternativa del carril carretero para las 40 toneladas, se mostró dis-