

Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Band: 44 (2017)
Heft: 5

Artikel: Basilea y Ginebra: lo bueno y lo malo en materia de movilidad transfronteriza
Autor: Herzog, Stéphane
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-908699>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 09.11.2024

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

Basilea y Ginebra: lo bueno y lo malo en materia de movilidad transfronteriza

El cantón de Ginebra, situado al extremo del lago, se enfrenta a serios problemas de congestión, aunque brilla un atisbo de esperanza: el tren CEVA. Basilea no está exenta de embotellamientos, pero cuenta con un moderno sistema de transporte que une a tres países.

STÉPHANE HERZOG

“Es un milagro que las carreteras entre Francia y el cantón conecten entre sí”: ésta es una broma común en Ginebra sobre la falta de coordinación urbanística entre los dos países. En comparación, la región de Basilea, otro espacio frecuentado por decenas de miles de trabajadores fronterizos, “suele considerarse como un éxito en materia de cooperación transfronteriza, tanto en el ámbito político como en el de la gestión de la movilidad”, resume el geógrafo Yann Dubois en su trabajo de doctorado en la Escuela Politécnica Federal de Lausana (EPFL). Cabe destacar la existencia en el territorio de un tren de cercanías (RER), de tranvías y de autobuses transfronterizos.

La conurbación del Gran Ginebra, que incluye dos departamentos franceses así como los cantones de Vaud y Ginebra, a veces da la impresión de que se haya desarrollado ignorando su estatus de región. Este espacio económico de casi un millón de habitantes se ve afectado por un intenso tráfico vehicular y por una tasa de vacancia de la vivienda en el centro cercano a cero (0,45% en Ginebra). “Más del 90% de las viviendas de la conurbación de Vaud, Ginebra y la zona francesa se construyen en Francia, donde es más fácil edificar. En el cantón de Ginebra, la ciudad de Ginebra concentra el 42% de la población, pero cuenta con el 54% de los puestos de trabajo”, señalaba el geógrafo francés Jean-Baptiste Delaugerre en 2012. En 2017, varios responsables políticos franceses han criticado el nuevo Plan director cantonal y acusan a Ginebra de no asumir sus responsabilidades. En 2015, se alcanzó el récord de 2000 viviendas, frente a una media de 1500 en diez años, mientras que los franceses calculan que se necesitan alrededor de 3500 unidades anuales.

Los servicios atraen a los trabajadores fronterizos

En Basilea y Ginebra, la industria, pero sobre todo los servicios, atraen a un número récord de trabajadores fronterizos: 60 000 permisos suizos de trabajo fronterizo (conocido como “*permis G*”) en el primer caso y 86 000 en el segundo. A esta última cifra hay que añadir 20 000 trabajadores fronterizos suizos y 8000 funcionarios internacionales. En Ginebra, cerca del 30% de los empleos los ocupan trabajadores fronterizos. La clase media se muda a Francia para encontrar viviendas a precios asequibles. Este éxodo se produce en un cantón donde se ha querido mantener el campo

y las mansiones en la zona suburbana y que no construye lo suficiente para ofrecer soluciones habitacionales a los empleos que se crean (+20% entre 2000 y 2015).

Las infraestructuras francesas de transporte –e incluso las de Ginebra– han pasado por una etapa de verdadero desmantelamiento. Entre 1969 y 1995 funcionaba en Ginebra un solo tranvía. En cambio, “Basilea suele considerarse un modelo en cuanto al transporte público”, escribe Yves Dubois. “Lo es por su densa red y sus conexiones transfronterizas, pero también por su papel pionero en materia de integración de sus distintas redes.”

En Ginebra, la red de tranvía creció considerablemente a comienzos de la primera década de este siglo, pero últimamente el ritmo ha venido bajando. La construcción o reconstrucción de líneas hacia las localidades de Annemasse y Saint-Julien se espera para 2021 y 2023. Además, a raíz de una serie de votaciones a favor de un transporte público más económico, el Estado ha reducido la oferta de los Transportes Públicos Ginebrinos (*Transports publics genevois* o TPG). ¿Y su velocidad comercial? Era de 16,5 km/h en 2016 (+0,09 km/h), frente a los 19,7 km/h de Basilea –mientras que la ley establece una velocidad mínima de 18 km/h en las líneas principales–.

Sin embargo, la región ginebrina no deja de ampliar su transporte público. Los TPG proponen 13 líneas transfronterizas que recorren 66 kilómetros en territorio francés. En 2016, se registraron 5,5 millones de viajes en la parte francesa del recorrido de estos autobuses. En Basilea, las dos líneas transfronterizas de la compañía BVB (Basilea-Ciudad), el tranvía 8 (1,5 millones de pasajeros en 2016) y el bus 38, suman 8 km de recorrido en suelo alemán.

La región de Ginebra cifra sus esperanzas en un tren: el CEVA. Esta línea de 16 kilómetros debería entrar en operación en 2019 para conectar la ciudad de Annemasse (Francia) con la estación de Cornavin. En particular dará servicio al barrio de Champel, situado junto al Hospital Cantonal, donde dos tercios del personal de enfermería es francés. El CEVA ofrecerá una alternativa a los trabajadores fronterizos, ya que más del 80% usan el coche para ir a trabajar. Su puesta en marcha traerá consigo la inauguración de una nueva red, dotada de verdaderas estaciones. Christian Dupessey, asesor regional francés, prometió en la prensa que entre 4 y 5 millones de viajeros pasarán por Annemasse.

Lisa Mazzone, Presidenta de la Asociación Transportes y Medioambiente (ATE, por sus siglas en francés) de Ginebra y Con-



Muchos trabajadores fronterizos de Alemania usan el coche para ir a trabajar a Basilea.

Foto Keystone

sejera Nacional del Partido Verde, celebra la llegada del CEVA, aunque teme que se desarrolle en un contexto que no favorezca lo suficiente al transporte público. Lamenta la “falta de voluntad política del Consejo de Estado, en un cantón donde se alimenta la tradición del coche y cuyo emblema es el puente del Mont Blanc, que es casi una autopista en pleno centro”. Describe Basilea como una ciudad más proactiva: “Se han tomado decisiones. El sistema funciona y la gente está satisfecha”, comenta.

Basilea tampoco está exenta de problemas

La ciudad-cantón de lengua alemana puede presumir de sus áreas peatonales, casi inexistentes en Ginebra. Sin embargo, no todo es color de rosa. Jérôme Giovannoni, ingeniero químico afincado en Village-Neuf (Francia), trabaja en el campus de Novartis. Señala que existe un tráfico “denso en la ciudad y en la autopista, sobre todo debido al tráfico pesado”, y describe los trenes como “muy confiables en la parte suiza, aunque menos en la francesa, debido a huelgas y retrasos”. En opinión de este trabajador fronterizo, el tranvía es muy práctico para desplazarse dentro de la región y el problema principal es poder estacionar cerca de la frontera. “Esto cambiará cuando se ponga en operación la línea 3 del tranvía, que conectará Saint-Louis (Francia) y Basilea, con un *Park and Ride* junto a la estación”, comenta satisfecho.

La ATE de Basilea considera que la red transfronteriza es todavía “insuficiente”. Su portavoz, Stephanie Fuchs, lamenta, entre otras cosas, la ausencia de una tarifa común a los tres países y la imposibilidad de que se aplique un abono general de los Ferrocarriles Federales Suizos fuera de Suiza. Asimismo, critica la falta de clari-

dad en la redacción de la información acerca de la validez internacional de los billetes. La asociación también denuncia un transbordo forzado en Basilea en el recorrido del tren urbano que une Rheinfelden (Suiza) a Mulhouse (Francia) y una mala conexión entre las dos estaciones de Basilea. En cambio, la ATE celebra la puesta en marcha de la nueva línea de tranvía 3, así como la frecuencia adecuada de autobuses y trenes en las líneas existentes.

El geógrafo Yann Dubois señala, no obstante, que la aglomeración de Basilea se ve afectada por una sobrecarga de tráfico rodado. Según su estudio, un 42% de los habitantes de la región utilizan el coche diariamente. En Basilea, el porcentaje de conductores cotidianos asciende al 11%, frente al 80% del sector francés suburbano. El investigador demuestra que la fuerte incitación a que se utilice el transporte público en Basilea ha tenido escaso eco entre los trabajadores fronterizos. Del lado suizo, “casi nadie usa exclusivamente el coche, debido a que los transportes públicos son una parte importante en la vida de los habitantes de Basilea”.

En el cantón de Ginebra, cuya Constitución consagra la igualdad de los medios de transporte, se registran 180 000 entradas de vehículos al día en las fronteras. Aunque una ley reciente establece zonas prioritarias para el transporte público, el Consejo de Estado “prefiere dar fluidez al tráfico motorizado sincronizando semáforos, lo que es sinónimo de más coches todavía”, considera la Consejera verde Lisa Mazzone. El cantón también decidió abrir los carriles bus a vehículos motorizados de dos ruedas. Sin embargo, este proyecto se congeló mediante un recurso de la ciudad de Ginebra “a fin de proteger a sus habitantes de la contaminación del aire y del ruido”.