

Tránsito por Suiza : un sector más bien marginal en la política de transportes

Autor(en): **Schälchli, Jakob**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **17 (1990)**

Heft 3

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-909530>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



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 rápida-



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

mente 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).

Tránsito por Suiza

Un sector más bien marginal en la política de transportes

Dado que el concepto «Ferrocarril x Autobús 2000» dobló en gran parte el cabo de eliminación de las diferentes políticas, los esfuerzos 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-



puesto a invertir varios miles de millones de francos en nuevas líneas ferroviarias con el fin de permitir a la CE tantear en nuestro país la solución del tráfico combinado. En octubre del año pasado, el Consejo Federal decidió a tal efecto inversiones de unos 1,5 mil millones de francos para el tráfico de ferrotaje en el Gotardo y en el Lötschberg/Simplon. en el Gotardo, 44 trenes de ferrotaje con 36 va-

que reúne en forma óptima las ventajas de ambos medios de transporte. Para el tráfico ferroviario se trata del transporte en condiciones ventajosas de grandes volúmenes de mercaderías entre centros ferroviarios alejados. Citemos como ventaja suplementaria que el tren no está sometido a la prohibición de circular por la noche, lo que ocurre con los camiones. En cambio, las ventajas del transporte



Ferrocarril 2000 – en marcha hacia el futuro. (Foto: Keystone)

gonos y con una capacidad de 1.500 envíos deberán circular cotidianamente a más tardar desde 1994. Si la CE tuviera que renunciar a la limitación del peso de 40 toneladas, se atribuiría a los ferrocarriles Berna-Lötschberg una contribución a fondos perdidos a fin que mismo los vehículos de una altura angular de cuatro metros pudieran ser cargados. Esas inversiones para el desarrollo del tráfico combinado constituyen a los ojos del Consejo Federal una solución intermedia para el tráfico de mercaderías que transita por Suiza, esperando ver realizada la nueva línea ferroviaria a través de los Alpes, NLFA, con los nuevos túneles de base en el Gotardo y en el Lötschberg.

Una nueva opción para el futuro

Al optar por esta solución, el Consejo Federal eligió la buena senda para el porvenir. En efecto, el tráfico combinado constituye una forma de distribución de tareas entre el ferrocarril y la carretera, lo

por carretera son la flexibilidad a nivel de horarios y de itinerarios, lo que permite cubrir todo el territorio y proponer a la clientela un servicio individualizado. Desde la óptica de la rentabilidad y de la técnica del transporte, el tráfico no acompañado por semi-remolques, contenedores y cajas móviles constituye la forma óptima de distribución de tareas entre el ferrocarril y la ruta. La «calzada rodante» (tráfico combinado acompañado), es decir la solución que consiste en embarcar sobre el tren el vehículo, cargado o no, con su conductor, presenta el inconveniente de la tara elevada y de la necesidad de transportar personal. Por ello puede ser considerada a lo sumo como una solución de transición. Por tal razón habría en principio que alentar y sostener financieramente la técnica de transporte no acompañado, ya que subvencionar el ferrotaje impediría reemplazarlo por el sistema de contenedores, más conveniente.

El ferrocarril no ofrece la solución para el tráfico interno

Las ventajas del tráfico combinado se manifiestan solamente cuando el alejamiento entre los centros ferroviarios es por lo menos de 300 a 500 kilómetros para que valgan la pena el tiempo y el trabajo necesarios a los dos transbordos de mercaderías o de sus contenedores en las terminales. Además, una solución óptima del tráfico combinado supone que entre esos centros pueda instalarse, en función de la demanda, una secuencia de trenes completos que circulen según un horario preciso. Si esas condiciones logísticas están reunidas, el tráfico combinado podrá responder a las necesidades de la economía y ofrecer una alternativa al tráfico de mercaderías por carretera en largas distancias.

Si las compañías ferroviarias europeas consienten en hacer los esfuerzos necesarios, esas condiciones podrán perfectamente ser realizadas en lo que respecta al tráfico internacional (importaciones y exportaciones, incluido el tránsito). Pero para nuestro tráfico interno, que constituye cerca del 90 por ciento del tonelaje del tráfico de mercaderías en nuestro país, no sería el caso dadas las cortas distancias del tráfico de mercaderías y su distribución esmerada, en virtud de su estructura habitacional. Si solamente el 10 por ciento del tráfico de mercaderías por carretera fuera desplazado al ferrocarril, prácticamente se triplicaría el tráfico ferroviario.

Para el tráfico de mercaderías interno, el desarrollo de la red ferroviaria destinado a mejorar la oferta en el tránsito combinado, no constituye pues una alternativa. Para ello, tanto el tráfico de mercaderías como los viajeros necesitan en el futuro una infraestructura carretera bien desarrollada.

Jakob Schälchli, Secretario general de la Federación Carretera Suiza, FRSS, Berna

EXECUTIVE SEARCH

Back to your country

Headline expatriate service offers you many job openings

HEADLINE

PERSONNEL CONSULTANT

TEL. 022/781 05 57/8 FAX 022/20 21 28

8, RUE DE LA RÔTISSERIE
1204 GENEVA

EDP - ELECTRONICS - FINANCE - MARKETING