

Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Band: 14 (1987)
Heft: 4

Artikel: El tráfico de mercaderías a través de los Alpes : ¿guerra de los camiones?
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-909217>

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: 22.11.2024

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



El tráfico de mercaderías a través de los Alpes

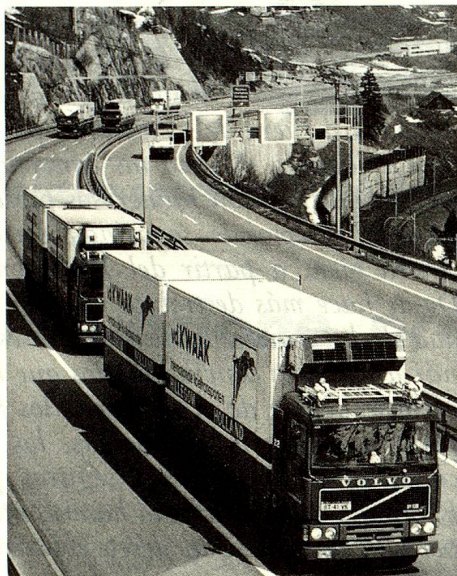
¿Guerra de los camiones?

Desde la apertura del túnel carretero del Gothard, en 1980, asistimos a una verdadera avalancha de camiones. Actualmente, los países de la CE piden a Suiza de llevar al mismo nivel que los suyos los límites de peso, fijados más bajos en nuestro país, lo que provocaría un nuevo acrecentamiento del tráfico. La respuesta de Suiza es categórica: es no.

Desde fines de agosto, la autopista del Gothard (N2) fue cerrada durante varias semanas al tránsito en razón de los graves daños debidos a las inclemencias climáticas. Es verdad que, desde el 18 de setiembre, el paso de vehículos cuyo peso total no excede las 16 toneladas está nuevamente autorizado. Pero, desde el 18 de octubre y hasta nuevo aviso, los camiones de un peso superior pueden tomar la N2 solamente por la mañana temprano o por la noche. Si el tránsito no hubiera sido interrumpido, se estima que alrededor de 500.000 camiones habrían elegido la ruta del Gothard este año. Pero, ¿cómo se presentará la situación cuando los daños hayan sido reparados? Podría tornarse aún más crítica: en efecto, los países de la CE piden con insistencia a Suiza de elevar de 28 a 40 toneladas el límite de peso máximo impuesto a los camiones. Si Suiza cede, serán todavía más numerosos los «mastodontes» que elegirán la ruta del Gothard y causarán aún más detrimentos en el medio ambiente. Frente a las presiones ejercidas por el extranjero, el Consejo Federal propone desarrollar el sistema de cargar los camiones sobre trenes, modalidad de transporte llamada ferrotaje. ¿Es que bastaría esto para solucionar el problema?

Incremento masivo

En todos los países alpinos, los transportes de mercaderías por carretera a través de los Alpes aumentaron masivamente en los años ochenta, mientras que en el mismo período los transportes ferroviarios han permanecido igual para disminuir luego ligeramente. En 1970, en toda Europa los transportes de mercaderías efectuados por riel a través de los Alpes eran aún cuatro veces más importantes, o casi, que los efectuados por ruta. Es en 1984 que, por primera vez, hubo más mercaderías transportadas por ruta a través de los Alpes. Esta evolución continuó acentuándose desde entonces. Ciertamente, según cifras publicadas por el Departamento Federal de los Transportes,



La mayor parte del tráfico carretero de mercaderías a través de los Alpes toma por el Gothard (foto: AP)

de las Comunicaciones y de la Energía (DFTCE), la mayor parte de los transportes por camión, efectuados a través de los Alpes en 1986, correspondía a Francia y a Austria, con 35 y 41 por ciento respectivamente. No obstante, después de la apertura del túnel carretero del Gothard en 1986, la parte de Suiza no cesa de aumentar.

Mientras que antes de la apertura de ese túnel, solamente 15 por ciento de todos los camiones que atravesaban los Alpes pasaban por Suiza, en 1986 era ya el 24 por ciento. La parte del león (las tres cuartas partes) corresponde al Gothard. Las cifras proporcionadas por el DFTCE son las siguientes: antes de la apertura del túnel carretero, 80 camiones término medio, pasaban por el Gothard los días laborables.

En 1986 eran 1.600 mientras que nada más que en el primer semestre de 1987 se censaban ya alrededor de 1.800.

Presión de la CE sobre Suiza

Desde hace algún tiempo, los países de la CE ejercen sobre Suiza una presión creciente en los asuntos de transporte y el desacuerdo se cristalizó sobre la tasa a los camiones introducida en 1985. En realidad se trata de otra cosa: el tráfico de mercaderías que transita por los Alpes entre el norte y el sur de la CE continuará aumentando masivamente. Se calcula que en el año 2000 el tráfico de mercaderías será dos veces más importante que ahora, lo que está ligado a la creación de un mercado único en el seno de la CE, que prevee la libre circulación de personas, mercaderías, servicios y capitales. No obstante, aunque los países de la CE se muestren favorables, de palabra, a que el tráfico de mercaderías se haga por ferrocarril más bien que por ruta, la situación continúa evolucionando en un sentido favorable a la ruta; esta solución se verá todavía agravada por el hecho que, a partir de 1992, los transportistas no estarán más sometidos a ninguna restricción para el transporte de mercaderías en los países de la CE. Esta política de los transportes tropieza —según la óptica de Bruselas— con los obstáculos que Suiza pone al tráfico de camiones. Concretamente, los países de la CE piden a Suiza de elevar de 28 a 40 toneladas (y mismo 41 toneladas a partir de 1992) el peso máximo autorizado para los camiones, según la norma en el seno de la CE. Los otros puntos litigiosos tratan sobre la prohibición de transitar por la noche los días feriados. En otras palabras, se quiere que los camiones procedentes de los países de la CE puedan circular libremente a través de Suiza. A la presión ejercida por el extranjero, se opone otra que viene del interior y que contempla el hecho que una elevación de los límites del peso acarrearía una afluencia aún mayor de camiones en el Gothard. Es así que actualmente, ni el Consejo Federal, ni las esferas de la protección del medio ambiente, ni los transportistas, desean que Suiza ceda a la presión de la CE, mismo si las razones de cada uno son diferentes. Además de la prohibición hecha a los extranjeros de efectuar transportes de mercaderías en el interior de nuestro país, los límites de peso fijados en Suiza —que son menos elevados que en el extranjero— protegen a nuestros camioneros contra la competencia extranjera, cuyo parque automotor responde a las normas en vigor de los países en cuestión. No obstante, los transportistas suizos corren el riesgo de ver a los países de la CE tomar medidas de represalia, prohibiéndoles circular con camiones de 40 toneladas patentados en el extranjero y autorizando únicamente la circulación de camiones con placas suizas hasta 28 toneladas, lo que los rendiría menos competitivos en el extranjero. En las esferas de la protección del medio



ambiente se teme que las infiltraciones debidas al ruido y a los contaminantes atmosféricos sean cada vez más importantes, dado que ya han sobrepasado el umbral de lo tolerable para el vecindario y el medio ambiente de la N2, y tanto más se teme cuanto que los bosques de la montaña están ya gravemente atacados. Teniendo en cuenta las condiciones topográficas de Suiza, no debería ser para el Consejo Federal cuestión de ceder, tanto por razones de reglamentación del tránsito carretero y de política de transporte como de protección del medio ambiente.

Las mercaderías por riel

En respuesta a los requerimientos recibidos del extranjero, el Consejo Federal hizo un gesto en lo que respecta a los transportes por ferrocarril: está previsto que a corto y a mediano plazo puedan transportarse, por ferrotaje a través del Gothard, camiones en tránsito más grandes y en mucho mayor número que actualmente, con horarios y precios interesantes. Gracias al hecho que se sacó partido de todas las posibilidades técnicas (redondeando los perfiles del túnel en los lugares críticos), 60 por ciento de los camiones utilizados para el tráfico de mercaderías podrán por sus dimensiones, ser transportados a través de los Alpes por ferrotaje a partir del mes de octubre. Sin embargo, esas posibilidades son limitadas, mismo si se tiene en cuenta esta extensión de la oferta y se preveen trenes suplementarios. Por otra parte, la línea del Gothard no puede abarcar más de 40 de esos trenes diarios. Solamente la construcción de una nueva transversal permitirá incrementar la oferta de manera sustancial.

Nuevo túnel ferroviario

Suiza no estará en condiciones de dar curso al deseo expresado por los países de la CE de transportar cada vez más mercaderías por ruta hasta que disponga, como solución al problema de la autopista del Gothard, de una transversal ferroviaria a través de los Alpes que tenga una gran capacidad y que permita asegurar un tráfico rápido. Pero esta transversal no estará terminada antes del próximo milenio. Cuatro soluciones están siendo consideradas: el Splügen (Coire-Chiavenna), el Gothard (Amsteg-Giornico), la variante llamada Y (el Gothard con un ramal de túnel entre Giornico y los Grisones) y la línea del Lötschberg con un túnel de base. Según sondeos hechos en la región, la solución del Gothard parece tener las mejores posibilidades de ser retenida, tanto más cuanto que permitiría ganar de mano a aquellos que piden la construcción de un segundo túnel carretero en el Gothard.

En efecto, mientras que la autopista del Gothard comprende cuatro rutas, el tú-

nel mismo no tiene más que dos.

La construcción de un segundo túnel carretero parecería pues completamente concebible y constituiría la solución más favorable para el tráfico carretero. En todo caso, los clubes automovilísticos apoyan ya activamente esa solución. Y el Gobierno tesinés da a entender que, si el túnel ferroviario de base no se construye rápidamente, pedirá un segundo túnel carretero. No obstante, éste no resolvería los problemas de capacidad existentes sino que tendría solamente por efecto que los embotellamientos se situaran en otra parte a lo largo de la N2, precisamente en las regiones ya muy congestionadas de Basilea, de Egerkingen, de Lucerna y del Mendrisiotto. De todos modos, la posición del Consejo Federal es clara: no construir un segundo túnel carretero. En lo que respecta al trazado de un nuevo túnel ferroviario, la decisión de principio será probablemente tomada en el curso del próximo año.

MZ

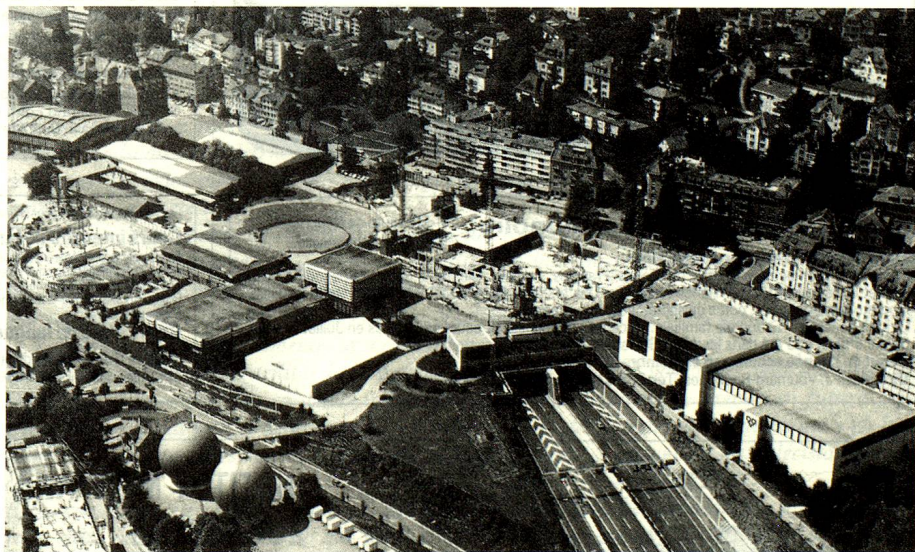
La paz del trabajo

Hace 50 años —más precisamente el 19 de julio de 1937— que las asociaciones patronales y los sindicatos de la industria suiza metalúrgica y de maquinarias firmaron lo que se denomina la «paz del trabajo». Este convenio, considerado como un modelo en su género, que reglamenta las relaciones entre los miembros sociales en Suiza, prevee particularmente la solución pacífica de los conflictos y, por lo mismo, establece que las partes renuncien al lock-out así como a las medidas de lucha sindical durante la du-

ración del acuerdo. En ocasión de la ceremonia que, a principios de setiembre, marcó este aniversario, el Consejero Federal Delamuraz declaró, en esencia, que la paz del trabajo era el instrumento más útil desde el punto de vista de la política general y el más moderno desde el punto de vista social. Los representantes de los sindicatos y de las asociaciones patronales destacaron, ellos también, todas las cualidades del convenio, poniendo el acento sobre aspectos diferentes. Un comité sindical, no obstante, emitió críticas, a veces virulentas, hacia el principio de la paz del trabajo e hizo publicar un anuncio en la prensa declarando que 50 años de paz del trabajo era ya bastante. Esos sindicalistas de izquierda están convencidos que la política de paz despolitizó a los trabajadores.

Francofonía en la Cumbre

Aunque Suiza no haya tenido más que un simple estatuto de observador, colaboró activamente en la segunda cumbre de la francofonía que tuvo lugar en la provincia canadiense de Quebec. El jefe de la Delegación Suiza, Secretario de Estado señor Edouard Brunner, declaró que el encuentro de principios de setiembre había sido más animado y —en vista del trabajo cumplido— más «serio» que la primera cumbre realizada en París en febrero de 1986. Suiza participa en lo sucesivo de numerosos proyectos. Al lado de puntos importantes tales como la cultura (libro, film, canción), la comunicación, la cooperación científica y técnica y las «industrias del idioma», se puso un acento especial sobre la formación, particularmente en los sectores de la agricultura y de la energía.



En razón de importantes trabajos de construcción, los organizadores de la OLMA, la gran feria suiza de la agricultura que tiene lugar en Saint-Gall, tuvieron que encontrar este año, del 8 al 18 de octubre, soluciones provisionarias. (Foto: Gross/Service de presse OLMA)