

Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero
Band: 38 (2011)
Heft: 2

Artikel: Política : quien viaje en coche y en tren pagará más por las carreteras y los ferrocarriles
Autor: Lenzin, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-908728>

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: 15.03.2025

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

Quien viaje en coche y en tren pagará más por las carreteras y los ferrocarriles. Con fondos especiales para el transporte por carretera y el ferrocarril, Suiza dispone de una sólida financiación de sus infraestructuras en comparación con otros países, pero los medios a su disposición no bastan para la ampliación y el mantenimiento en el futuro. Ahora, el Consejo federal quiere que los automovilistas y los viajeros que usan el tren contribuyan en mayor medida a la financiación. Por René Lenzin

280 mil millones de francos vale la infraestructura de los transportes de Suiza. Su mantenimiento cuesta anualmente unos 6000 millones de francos, y de aquí a 2030 hay que hacer ampliaciones por un valor de unos 97 mil millones de francos. Estas son las cifras calculadas recientemente por el Fondo Nacional Suizo. Y los gastos efectivos necesarios para construir estas infraestructuras son los siguientes: en 2008 Suiza invirtió unos 8000 millones en carreteras y vías de ferrocarril, de ellos un 55% se destinó a las carreteras y un 45% a los ferrocarriles.

En lo referente a la financiación de los transportes, Suiza está en una situación muy favorable a escala internacional. Los medios para lograr metas concretas le permiten disponer de una planificación a largo plazo y prácticamente resistente a las crisis de estas infraestructuras primordiales para la economía nacional. Además de los fondos regulares del presupuesto procedentes de municipios, cantones y de la Confederación, hay tres fuentes de las que se financian exclusivamente proyectos de transportes:

Para grandes proyectos ferroviarios como los nuevos túneles de base del San Gotardo y el Lötschberg, el Bahn 2000 y el enlace a la red europea de trenes de alta velocidad,

Suiza ha creado un fondo de duración limitada, alimentado con las tasas del transporte pesado dependientes del rendimiento, así como por parte de las tasas con las que se gravan los combustibles minerales y las del IVA. Anualmente, el fondo genera unos 1800 millones de francos.

La mitad de las tasas de los combustibles minerales, la tasa adicional sobre los combustibles minerales y los ingresos de las viñetas de las autopistas se destinan a financiar la llamada financiación especial de los transportes por carretera. Actualmente, estos ingresos anuales ascienden a 6500 millones de francos.

Para los próximos 20 años, 20.000 millones de esta financiación especial se destinan a un fondo de infraestructuras, para completar obras y eliminar puntos especialmente proclives a los atascos en la red de carreteras nacionales, así como para el transporte público y privado de las aglomeraciones.

Subestimación de los gastos previstos

Muchos países vecinos envidian a Suiza y les gustaría tener conceptos similares de financiación sostenible, sobre todo en tiempos de crisis y de, en parte, exorbitantes endeudamientos estatales. Y aun así, Suiza no puede dormirse en los laureles. Al contrario: Ya solo las estimaciones del Fondo Nacional muestran que los gastos que habrá que hacer en el futuro no podrán cubrirse con los medios disponibles sin una rigurosa planificación de los proyectos a los que habrá que renunciar. Por un lado, las autoridades han subestimado los gastos de explotación de las nuevas infraestructuras ferroviarias. Por otro lado, el crecimiento económico y el aumento del tráfico crean nuevas necesidades no financiadas con la planificación existente.

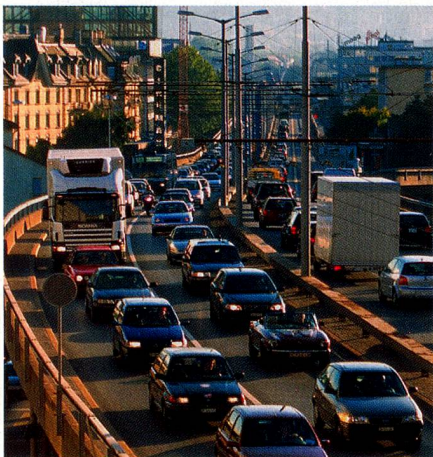
La consejera federal Doris Leuthard, que tras la dimisión de Moritz Leuenberger cambió del Departamento de Economía al de Medio Ambiente, Tráfico, Energía y Comunicaciones (Uvek), parece firmemente decidida a encarar este problema. Tras solo algo

más de dos meses en el cargo, ha presentado ya al Gobierno un panorama general sobre la financiación de los transportes. A mediados de enero, el Consejo federal al completo le dio luz verde para profundizar en la aplicación de las medidas propuestas. El proyecto de Leuthard se basa en la financiación especial de proyectos con un objetivo concreto, como se especificó más arriba.

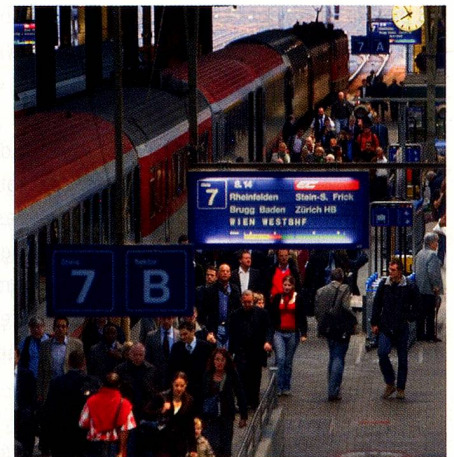
Un nuevo fondo de infraestructura ferroviaria

En el caso de los ferrocarriles, el Consejo federal planifica anular el plazo del fondo existente y que los fondos concedidos hasta ahora cada año para los ferrocarriles fluyan también a esta misma fuente de financiación. Del nuevo fondo de infraestructura ferroviaria (FFI) se financiarían la explotación, el mantenimiento de las instalaciones y la ampliación de los ferrocarriles. Según está planificado, el FFI recibiría anualmente unos 4000 millones de francos. Pero según el Consejo federal esto no basta para cubrir las necesidades futuras – ya que solo las dos variantes del proyecto Bahn 2030 prevén ampliaciones con unos costes de 12.000 o 21.000 millones de francos. Y aunque el Consejo federal quiera dividir el proyecto en dos ampliaciones separadas, ambas superan, junto con los gastos de explotación y mantenimiento de la red existente, los ingresos del FFI. Por eso, el Consejo federal propone destinar nuevos fondos de unos 900.000 millones de francos anuales (véase el recuadro).

Algo menos dramática parece la situación del tráfico por carretera. Pero también ahí se avecina, según el Consejo federal, a partir de 2015, un hueco en la financiación. Y quiere evitarlo aumentando los fondos de la financiación especial del transporte por carretera,



El Flujo de viajeros regulares de casa al trabajo causa ya retenciones del tráfico



Aglomeración en las estaciones suizas a horas punta

para que, en dos etapas, los ingresos aumenten de 800 a 1150 millones de francos anuales (véase el recuadro). Estas propuestas para financiar los ferrocarriles se presentarán como proyectos de ley. La consejera federal Leuthard deberá profundizar y elaborar más detalladamente el concepto de la financiación de las carreteras junto con el departamento de finanzas, responsable de las viñetas de las autopistas y las tasas de combustible mineral.

Oposición por doquier

Las propuestas del Consejo federal son una contrapropuesta indirecta a la iniciativa popular para los transportes públicos. Este proyecto lanzado por asociaciones de protección medioambiental y partidos verdes y de izquierdas quiere que la mitad de las tasas de los combustibles minerales revierta siempre en los transportes públicos. También el concepto del Consejo federal prevé utilizar tasas de combustible para financiar los ferrocarriles, pero la cuota de redistribución de los iniciadores de la otra propuesta le parece exagerada.

En las discusiones políticas se verá si su concepto es aprobado por una mayoría. Pero está claro que habrá una gran oposición. Los cantones se resisten a afrontar más gastos adicionales para los ferrocarriles. El PS y los verdes no aceptan aumentos de tarifas del transporte público, porque esto crearía incentivos ecológicamente perjudiciales. Y muchos políticos conservadores quieren evitar que los transportes públicos sean permanentemente cofinanciados con tasas sobre el transporte por carretera.

LOS INGRESOS ADICIONALES.

Carreteras: Primero, el precio de la viñeta para las autopistas aumentará de 40 a 80 o 100 francos. Esto aportará ingresos anuales adicionales de 300 a 450 millones.

Habría un recargo sobre la tasa de combustibles minerales de 7 a 10 rappens por litro, o sea de 500 a 700 millones de.

Ferrocarriles: Pagarán 300 millones anuales más por usar las vías. Así, viajar en tren costará un 10% más.

Los que viajen a diario de y a su lugar de trabajo o estudio deducirán menos que antes, lo que aportará otros 250 millones.

Los cantones aportarán 300 millones al fondo de infraestructura ferroviaria.

Otros 40 millones anuales serán para el fondo como redistribución de los medios del crédito para la protección contra el ruido. RL

El arma reglamentaria se queda en casa, en el armario

El 56,3 % de los votantes y 20 cantones rechazaron la iniciativa de las armas reglamentarias. Los soldados y los oficiales del ejército no tendrán que depositar su arma reglamentaria en un cuartel, sino que podrán seguir guardándola en casa.

Por René Lenzin

La iniciativa popular «en favor de la protección contra la violencia armada» no tuvo ningún éxito en las urnas. Con una participación electoral de un escaso 49 %, la iniciativa fracasó y no consiguió ni la mayoría del Consejo de los Estados ni la del pueblo. Solo cuatro cantones de la Suiza francesa, Basilea ciudad y Zúrich se pronunciaron a favor (véase el mapa).

En conjunto, las diferencias de opinión de los electores no siguieron la frontera lingüística, sino la línea divisoria entre zonas urbanas y rurales. Si bien en la Suiza francesa el resultado final fue de un escaso sí, los cantones más bien rurales, Friburgo y el Valais, rechazaron la iniciativa con tasas negativas muy superiores a la media nacional. El abismo entre ciudad y campo se puso ejemplarmente de manifiesto en los dos cantones más poblados: En Zúrich la tasa de votos a favor fue del 33,9 % en la región de Andelfingen, y del 65,4 % en la ciudad de Zúrich. En el cantón de Berna la aprobación fue, en conjunto, del 40,6 %, mientras que la de la ciudad de Berna fue del 66,4 %.

Con la iniciativa popular se quería que las armas reglamentarias ya no se guardaran en casa sino en el cuartel. Además, se exigía la elaboración de un registro nacional de armas

y la introducción de un certificado de aptitud y necesidad para la compra y el uso de armas de fuego. En ese sentido, tuvo incluso un efecto preventivo, ya que el Consejo federal y el Parlamento ya habían endurecido la ley de armamento antes de la votación. Así, los soldados ya no pueden guardar en casa munición para su pistola reglamentaria ni para su ametralladora. Y además pueden depositar voluntariamente su arma reglamentaria en el cuartel – si bien hasta ahora muy pocos han recurrido a esta posibilidad.

Tras los comicios, la ministra de Justicia, Simonetta Sommaruga, anunció que se efectuarán más enmiendas para endurecer aún más la ley de armamento, con el fin de evitar accidentes mortales o suicidios con armas reglamentarias.

No habrá votaciones el 15 de mayo

Hasta las elecciones federales del 23 de octubre de 2011 no se celebrará ningún referéndum a nivel nacional. Al carecer de proyectos de ley listos para someter a votación, el Consejo federal decidió que el 15 de mayo no habrá votaciones, como se había previsto inicialmente. No obstante, a escala cantonal y municipal se celebrarán ese mismo día varias votaciones y elecciones.

Votos a favor

