Votaciones : política ecológica en la encrucijada

Autor(en): **Crivelli, Pablo / Brodbeck, Gabriela**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **30 (2003)**

Heft 6

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-908653

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Política ecológica en la encrucijada

El 8 de febrero, el soberano decidirá sobre la construcción de un segundo túnel por el Gotardo. La izquierda y los círculos ecológicos combaten este proyecto.

PABLO CRIVELLI

UNA DE LAS EXIGENCIAS CENTRALES de la iniciativa popular «Avanti – por autopistas seguras y eficientes», presentada en el 2000, también está contenida en la contrapropuesta parlamentaria respectiva: la construcción de un segundo túnel por el Gotardo. Esta contrapropuesta se someterá a votación el 8 de febrero del 2004. La iniciativa «Avanti» presentada por los círculos del automóvil, pero ya retirada entretanto, comprendía sustancialmente tres demandas: ampliar algunos trayectos parciales de la autopista A1 mediante la construcción de un tercer carril, completar la red de rutas en las aglomeraciones urbanas y construir un segundo túnel por el Gotardo. Contrariamente a la recomendación del Consejo Federal, el Parlamento incluyó en su contrapropuesta el segundo tubo por el Gotardo; pero limitó la ampliación de la autopista al trayecto Amsteg-Airolo, mientras que la iniciativa del lobby automovilístico también quería ampliar expresamente los trayectos Berna–Zurich y Lausana–Ginebra. Si la contrapropuesta es aprobada por el pueblo y los cantones, el Consejo Federal dispone de un año para presentar un programa de realización de los proyectos de construcción vial. La financiación estaría asegurada por un fondo especial, alimentado hasta aproximadamente la mitad por el impuesto al petróleo. Actualmente estos ingresos ascienden a unos CHF 3.500 millones por año.

¿Socavación de la política de tránsito?

Uno de los aspectos más controvertidos de la contrapropuesta es la construcción del segundo tubo por el Gotardo. Para realizarlo habría que recortar el Artículo de Protección de los Alpes, incluido en la Constitución Federal tras su aceptación en las urnas en 1984. Este artículo prohíbe la ampliación de la capacidad de las rutas de tránsito en las regiones alpinas y obliga a la Confederación a transferir al ferrocarril el transporte automotor de bienes. Ante este mismo trasfondo, el pueblo ya aprobó el proyecto de «Tránsito Alpino» con las transversales ferroviarias del Gotardo y del Lötschberg, actualmente en construcción. Los círculos ecológicos alegan que un segundo tubo por el Gotardo amenazaría la completa política de tránsito suiza, cuya meta es justamente transferir al ferrocarril el transporte automotor. Si los transportistas extranjeros dispusiesen de un segundo túnel por el Gotardo ¿qué los induciría a usar el ferrocarril? Además de más ruido y mayor carga ecológica, también existiría el problema de la financiación. A criterio de los círculos ecológicos, produciría costos desproporcionadamente altos y el Gobierno Federal haría mejor en invertir estos importes multimillonarios en la educación, en la red ferroviaria y en el agro, en lugar de usarlos para rutas.

Mayor seguridad

Los autores de la contrapropuesta argumentan de modo diametralmente opuesto: a su juicio, la construcción de un segundo túnel rutero por el Gotardo se justifica por motivos de seguridad, de confort, ecológicos y, ante todo, por el enlace de las diferentes regiones idiomáticas del país. Cuatro, en lugar de dos, carriles de autopista, también contribuirían a evitar tragedias como el choque de camiones en el túnel hace dos años, que ocasionó once víctimas mortales. El túnel permaneció cerrado durante varios meses, con los consecuentes efectos negativos para la economía y el tránsito. Los autores de la contrapropuesta consideran que la construcción de un segundo túnel por el Gotardo no incrementaría, sino fluidizaría el tránsito. Por lo demás, las inversiones en los proyectos de construcción vial e infraestructura impulsarían el crecimiento económico.

Traducido del alemán.

¿Criminales incurables?

Además de la iniciativa «Avanti», el 8 de febrero también se someterá al soberano la iniciativa popular de «Reclusión perpetua para delincuentes sexuales y violentos extremadamente peligrosos e imposibles de terapiar». El Consejo Federal y el Parlamento recomiendan rechazar esta iniciativa, pues la revisión en curso del Código Penal trae una serie de innovaciones que protegerán mejor a la sociedad de los delincuentes peligrosos. *PC*

Iniciativa para reducir primas lanzada

La Unión Democrática del Centro (UCD) lanzó la iniciativa popular federal «para primas más bajas en el seguro básico de enfermedad». El objetivo de la demanda popular es modificar el artículo 117 de la Constitución Federal. Debe anclar en la Constitución Federal las bases de una salud pública sólidamente fundamentada, eficiente y a precio económico.

Las metas de la iniciativa para reducir las primas son crear un seguro básico sólido, eficaz y con primas más bajas, como también establecer transparencia en la salud pública mediante estructuras claras y menos burocracia. El ciudadano tiene que poder identificarse con la nueva «salud pública».

Exige además la realización consecuente de los incentivos ya existentes en el sector del seguro de enfermedad y la creación de nuevos incentivos para actuar con mayor responsabilidad de costos. *BDK*

Votaciones populares federales

8 de febrero del 2004

Próximas votaciones
2004
16 de mayo / 26 de septiembre / 28 de noviembre