

# Nueva líneas ferroviarias transalpinas (NEAT) : conexión a la red europea de tránsito

Autor(en): **Tschanz, Pierre-André / Gueissaz, Anne**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **19 (1992)**

Heft 3

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-908135>

## **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.

Nuevas líneas ferroviarias transalpinas (NEAT)

# Conexión a la red europea de tránsito

Con las nuevas líneas ferroviarias a través de los Alpes se quiere permitir a Suiza mantener su posición de país de tránsito en el corazón del continente europeo y, al mismo tiempo, reducir la contaminación en los valles alpinos.

El proyecto que deberán juzgar las ciudadanas y los ciudadanos en septiembre, tiene especialmente la finalidad de promover el tránsito combinado (transporte ferroviario de camiones y containers). Dos nuevos túneles, uno a través del Gotthard y el otro por el Lötschberg, posibilitarán reducir notablemente los tiempos de recorrido entre el norte y el sur del país, aumentando la atracción del ferrocarril tanto para los pasajeros como para el transporte de mercaderías.

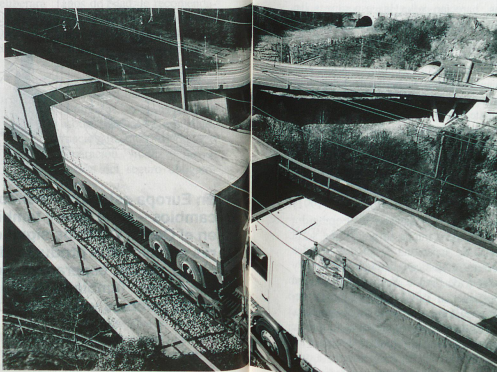
Hasta que estos ambiciosos proyectos que complementarán el vasto programa, denominado «Ferrocarril 2000», de mejoras de la infraestructura ferroviaria.

**Pierre-André Tschanz**

comenzado hace unos años) se convierten en realidad pasará probablemente una veintena de años y los costos alcanzarán, según calculado en 1991, unos 15.000 millones de francos suizos. Una cuarta parte de las inversiones serán financiadas con una fracción de los ingresos de derechos aduaneros sobre gasolina y el resto mediante empréstitos en el mercado de capitales. Las inversiones deberán ser reembolsadas dentro de los 60 años siguientes a la puesta en funcionamiento de la obra.

## Transportes notablemente más rápidos

Los primeros túneles ferroviarios a través de los Alpes fueron construidos hace aproximadamente un siglo, entre los



años 1870 y 1910. Aunque sigan siendo utilizados actualmente, ya no corresponden a las exigencias del tránsito moderno. Son demasiado estrechos y se encuentran a demasiada altura. En cambio, los nuevos túneles proyectados son túneles de base, los cuales, como p.e. el

del Gotthard, serán construidos a una altura de 500 m sobre nivel del mar y permitirán ahorrar mucho tiempo. Un tren Intercity que necesita hoy 5 horas 17 minutos desde Basel hasta Milán, recorrerá el mismo trecho en 3 horas 10 minutos en la línea nueva.

## Test de la política europea

La votación sobre las nuevas líneas ferroviarias transalpinas (NEAT) constituirá un primer test de la política europea del gobierno suizo, pues la realización de estas nuevas infraestructuras ferroviarias representa el núcleo de un acuerdo entre Suiza y la Comunidad Europea sobre el tránsito de mercaderías. En este acuerdo Suiza se declaró dispuesta a triplicar su capacidad de transporte ferroviario de mercaderías. Sobre esta base, nuestro país podrá mantener las importantes restricciones del tránsito pesado (límite de 28 toneladas y prohibición de circular de noche y los domingos). Un rechazo de las NEAT el 27 de septiembre, produciría la caducidad de este acuerdo de tránsito tan ventajoso para nosotros y pondría a Suiza en una delicada situación en vista de que nos encontramos en los umbrales de la votación sobre la adhesión al Espacio Económico Europeo, votación ésta

**El transporte combinado ferrocarril-carretera es un importante elemento de la política ecológica de tránsito prevista en el proyecto NEAT. (Foto: Keystone)**

que tendrá lugar (probablemente) el 6 de diciembre de 1992.

Contra el proyecto de las nuevas líneas ferroviarias transalpinas han iniciado referéndum tanto círculos ecologistas como el ramo automotriz y de camioneros. Reprochan que este proyecto

reprocha que se inmiscuye demasiado. El gobierno y el parlamento, así como los campesinos y la izquierda recomiendan su aprobación.

Mediante una modificación de la ley de procesos, indemnizaciones e infraestructura se quiere configurar más eficientemente el procedimiento parlamentario y reforzar la participación del parlamento en la política exterior.

El aumento de la indemnización y de los medios auxiliares tiene la finalidad de permitir a los parlamentarios milicianos suizos seguir cumpliendo eficientemente sus tareas. Un comité inició un referéndum contra estos tres proyectos diferentes. Considera que la revisión de las leyes de indemnizaciones y de infraestructura llevaría a un parlamento profesional sin tratar, al mismo tiempo, los problemas centrales de nuestro parlamento.

GUA

## Votaciones Federales

- 27 de septiembre de 1992**  
Resolución Federal sobre la construcción de la transversal ferroviaria suiza de los Alpes (NEAT)
- Revisión de la ley de procesos
  - Revisión de la ley de indemnizaciones
  - Revisión de la ley de infraestructura
  - Revisión de la ley federal sobre impuesto de sellado
  - Revisión de la ley federal sobre el derecho fundiario rural

**6 de diciembre de 1992**  
Eventualmente votación sobre el EEE

es sobredimensionado (un sólo túnel bastaría) y critica que la Comunidad Europea no participe en su financiación. Los opositores del sector no-ecologista están además en contra de que se destinen al proyecto ferroviario fondos provenientes de derechos aduaneros sobre gasolina, pagados por los automovilistas. Y los ecologistas critican la decisión federal, pues no establece la obligación de transportar las mercaderías exclusivamente por ferrocarril a través de los Alpes.

La mayoría de los partidos políticos y organizaciones económicas apoyan el proyecto, porque Suiza no debe obstaculizar el transporte en Europa, porque las ventajas del ferrocarril superan las de las carreteras y porque Suiza se debe integrar a la red ferroviaria europea y participar del Espacio Económico Europeo.

## Iniciativas populares en marcha

- **Iniciativa por el apellido**  
Kurt Klose, Postfach 12, CH-8492 Wila/Zürich
- **Para menos gastos militares y más política pacifista**
- **Para prohibir la exportación de material bélico**  
André Duguet, Pavillonweg 3, Postfach, CH-3001 Bern
- **A favor de velocidad 130 en autopistas**
- **A favor de velocidad 80 y más en rutas fuera de poblaciones**  
Bernhard Böhi, Zollweidenstrasse 31, CH-4142 Münchenstein

## Otros temas

El 26/27 de septiembre el pueblo también decidirá sobre otros cinco temas, tres de los cuales son referentes a la forma parlamentaria.

Los sellados constituyen impuestos que se recaudan al emitir y transferir valores. Aportan a la Confederación unos 2.000 millones de francos suizos (valor 1990). La revisión propuesta prevé la eliminación de los impuestos de sellado en determinados sectores, en los que la existencia de estos impuestos contribuyó a que la plaza financiera suiza haya perdido ciertos negocios. También hay previstas dos medidas de extensión del impuesto de sellado con el objeto de compensar parcialmente la pérdida de los ingresos de la Confederación. A pesar de ello, en caso de aprobarse esta

*Para que los suizos del extranjero puedan ejercer, con conocimiento de causa, sus derechos políticos, SRI difundirá, en la parte suiza de sus emisiones en alemán, francés e italiano, una serie de reportajes sobre los temas de las votaciones, los días 25, 27 del 8, y 1, 3 del 9. Se instalará además un teléfono automático (+31-43 95 80), para que los suizos del extranjero puedan exponer preguntas relacionadas con las elecciones, que SRI responderá en sus emisiones.*

SRI

proposición, la reducción de los ingresos de la Confederación sería de unos 420 millones de francos. La economía y parte de los partidos burgueses apoyan este proyecto. Opinan que son indispensables las facilidades impositivas a efectos de mejorar la capacidad compe-

titiva de la plaza financiera suiza. El partido socialista, la izquierda y los sindicatos combaten este nuevo proyecto de ley.

El derecho fundiario rural regula las relaciones jurídicas de las tierras agrícolas. La nueva ley, votada en el parlamento el otoño pasado, prevé sustancialmente reunir las disposiciones actualmente contenidas en varios textos de leyes y facilitar la adquisición de establecimientos agrícolas a las personas que las han de explotar personalmente. Además, esta ley prevé un procedimiento de autorización para la adquisición de establecimientos y edificaciones agrícolas, derechos de prelación a favor de los padres del enajenador o del campesino, así como medidas para evitar el endeudamiento excesivo. El referéndum fue lanzado por parte de propietarios de casas en la Suiza Francesa. La derecha política combate esta ley y

Se puede solicitar documentación para NEAT a Bundesamt für Verkehr, Bundeshaus, CH-3003 Bern, o a Dirección der Schweizerischen Bundesbahnen, Hochschulstrasse 6, CH-3030 Bern.

**Solicitud**

Señor / Señora / Familia: \_\_\_\_\_

Apellido: \_\_\_\_\_

Nombre: \_\_\_\_\_

Dirección exacta: \_\_\_\_\_

País: \_\_\_\_\_

Idioma deseado: \_\_\_\_\_