

# La nueva transversal ferroviaria a través de los Alpes (NEAT) : la obra del siglo como reto

Autor(en): **Bignasci, Ilaria**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **23 (1996)**

Heft 4

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-909180>

## **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.

La nueva transversal ferroviaria a través de los Alpes (NEAT)

# La obra del siglo como reto

**En 1992, el pueblo suizo aceptó el proyecto NEAT. Los consejeros federales acaban de informar cómo se realizará esta obra del siglo.**

**H**ace un siglo la construcción del túnel del San Gotardo le permitió a Suiza conectarse a la red ferroviaria europea. Esta obra pionera realizada gracias a la disposición a hacer sacrificios de innumerables trabajadores

*Ilaria Bignasci*

extranjeros, contribuyó de manera importante al desarrollo económico de nuestro país. 100 años más tarde se repite este reto. Su nombre es: Nueva Transversal Ferroviaria de los Alpes. La NEAT fue precedida por muchos años de preparación, proyectos, discusiones y un referéndum que quiso parar el proyecto. En 1992, fue la votación popular en la que el pueblo aceptó su construcción.

## ¿Sobre campo inseguro?

Ahora (después de innumerables verificaciones, dictámenes periciales y contrapropuestas) el gobierno finalmente está dispuesto a presentarle al parlamento esta «obra del siglo». A pesar de ello, el proyecto NEAT causa intranquilidad. Sus críticos se preguntan qué pasará si esta obra colosal queda sobre campo inseguro.

La situación geográfica de Suiza en el corazón de Europa tienta a que el transporte de las mercancías entre el norte y el sur de Europa se lleve a cabo sobre ruedas. Miles de camiones cruzan nuestro país todos los días y cargan el medio ambiente con ruido y polución. Para protegerse, Suiza ha implementado una ley que prohíbe el tránsito nocturno y en los días domingo y que sólo permite el tránsito de camiones de hasta un

máximo de 28 toneladas de peso. Además, una iniciativa aceptada por el pueblo hace 2 años, prevé que hasta el año 2004 todo el tránsito de mercancías se lleve a cabo sobre rieles. Además, un convenio con la Unión Europea compromete a Suiza a construir una vía ferroviaria rápida.

## Reducciones

La respuesta a todas estas necesidades es el tránsito alpino o dicho con otras palabras, la construcción de dos túneles básicos nuevos, uno en el San Gotardo y uno en el Lötschberg así como la ampliación de los ejes ferroviarios existentes. Con estas medidas se reducirán los tiempos de viaje y se garantizará el eslabonamiento de Suiza en la red ferroviaria futura de Europa. No realizar el proyecto Tránsito Alpino equivaldría a quedar cortados de Europa.

A pesar de toda la buena voluntad que existe para realizar este proyecto,

hay que tener en cuenta la situación económica y financiera del país que ha cambiado radicalmente en los últimos años. Después de volver a calcular, los responsables se han visto obligados a reducir rigurosamente la «obra del siglo» para poder mantener los costos dentro de los límites aceptables (oficialmente se habla de 14 mil millones de francos). Fue así como casi todas las mejoras propuestas por los cantones para reducir la carga ecológica fueron tachadas por los consejeros federales.

¿Por qué? Los responsables (según su propia opinión) han optado por el mal menor al considerar el endeudamiento del erario público y para mantener el sutil equilibrio dentro del país. el Valais recibirá su túnel del Lötschberg, pero con una sola vía. El Ticino tendrá que prescindir de la tan deseada carretera que circunvala a Bellinzona, Uri tendrá que prescindir de su vía férrea subterránea, St. Gallen tendrá que arreglarse sin el túnel del Hirzel, etc.

## ¿Un segundo SI del pueblo?

Si, consideramos además el hecho de que para asegurar la financiación del proyecto se implementarán nuevos impuestos (aumento de los combustibles), se entiende aún mejor que este coloso realmente se encuentra sobre terreno inseguro.

Sólo queda por preguntar ¿aceptará el pueblo una segunda vez la «obra del siglo»?

