

¿Nuevos aviones de combate para patrullar el cielo suizo?

Autor(en): **Guggenbühler, Mireille**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **47 (2020)**

Heft 4

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1033091>

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.

¿Nuevos aviones de combate para patrullar el cielo suizo?

¿Debe Suiza adquirir nuevos aviones de combate por un valor de 6 000 millones de francos? El 27 de septiembre de 2020 los electores suizos se pronunciarán en torno a esta cuestión que divide la opinión pública, pues no se ha olvidado el rotundo fracaso del Consejo Federal de hace seis años en relación con los aviones de combate.

MIREILLE GUGGENBÜHLER

Las características de vuelo del F/A-18 del ejército suizo son adecuadas para las particularidades geológicas del territorio suizo. Los angostos valles alpinos y las pistas, a menudo muy cortas, no son un problema para este avión de combate de Boeing (EE. UU.). Al menos eso opina la Fuerza Aérea Suiza. Sin embargo, tanto los F/A-18 como los Tiger, del fabricante californiano Northrop Corporation, son ya relativamente antiguos y necesitan sustituirse.

La Consejera Federal Viola Amherd (PDC), quien preside desde principios de 2019 el Departamento de Defensa, declaró poco después de asumir su cargo que la compra de nuevos

aviones de combate era importante para el futuro del ejército. Además de la adquisición de nuevos cazas, la modernización de la defensa del espacio aéreo desde el suelo forma parte de la necesaria renovación de la defensa aérea suiza. Sin esta renovación, el ejército no podrá “defender a las personas y el territorio contra ataques aéreos”, argumenta Viola Amherd.

El Parlamento suizo comparte esta opinión: las mayorías del Consejo de los Estados y del Consejo Nacional apoyan la propuesta de Amherd de adquirir, hasta fines de 2030, nuevos aviones de combate por un valor máximo de 6 000 millones de francos. Esta inversión deberá ir de la mano con medidas compensatorias: las em-



Para Viola Amherd, la pregunta clave es si Suiza debe continuar manteniendo una fuerza aérea.

Foto Keystone

Ya un poco anticuados: los F/A-18 de la Fuerza Aérea Suiza.

Foto Keystone



presas extranjeras que suministren los aviones deberán hacer pedidos en Suiza por un 60 por ciento del valor del contrato.

Fuera del Parlamento, este proyecto de compra dista mucho de lograr la unanimidad. Así, el “Grupo por una Suiza sin Ejército” (GSsE), junto con partidos de izquierda y organizaciones pacifistas, promovió un referendo y recopiló las firmas necesarias para que los electores se pronuncien, el 27 de septiembre de 2020, en torno al crédito de 6 000 millones de francos y las medidas compensatorias.

El “No” popular a los Saab Gripen

Así, a los electores suizos les tocará por segunda vez en el transcurso de pocos años decidir sobre la compra de nuevos aviones de combate. En 2014 rechazaron la adquisición de 22 cazas suecos del tipo Saab Gripen, con el 53,4 por ciento de votos en contra. También entonces, el GSsE y otras organizaciones hicieron uso del referendo para oponerse al proyecto de compra. Sus principales argumentos fueron que Suiza pagaría mucho más que los 3 100 millones de francos previstos, que los aviones de combate F/A-18 bastaban para patrullar el cielo y que el nuevo Gripen estaba aún en fase de desarrollo, por lo que aún no se sabía si despejaría algún día.

Ahora, seis años más tarde, la situación ha cambiado. Mientras que en 2014 la prioridad era sustituir los aviones Tiger, actualmente la pregunta clave es si el ejército suizo debe continuar manteniendo una fuerza aérea. Tal es por lo menos la interpretación del Consejo Federal, que esta vez procede también de manera diferente: en esta ocasión no se pronun-

Cuando llega el bebé, el padre también desea tener más días de permiso

cia a favor de un modelo concreto. Ese fue precisamente el problema en 2014: especialistas en aviación criticaron públicamente al Gripen, calificándolo de “proyecto en ciernes”; el gobierno dejó filtrar información acerca de sus debates internos y el Consejero Federal entonces a cargo del ejército, Ueli Maurer (UDC), fue blanco de duros ataques: el “No” del pueblo era de esperarse.

Una ministra muy popular

La situación también es distinta ahora debido a la gran simpatía de la que, según las encuestas, goza la Ministra de Defensa Viola Amherd. Esta popularidad le permite abogar por las fuerzas aéreas, incluso más allá de los círculos conservadores. Y parece tener éxito: de acuerdo con una encuesta realizada en 2019 por la ETH Zúrich, la mayoría de los suizos interrogados pensaban que el ejército suizo es necesario y que los gastos para la defensa del país son apenas suficientes o, incluso, insuficientes.

Esta vez, los opositores del ejército lo podrían tener difícil. Sin embargo, Lewin Lempert, miembro del comité del referendo, no lo cree así. En su opinión, existen buenos argumentos para votar “No”: “Con esta propuesta no sabemos lo que compramos, pues el tipo de avión no se conoce”. Como si fuera poco, los nuevos aviones podrían costar a lo largo de su vida útil unos 24 000 millones de francos, como lo demuestran cifras de otros países. Además, en plena crisis del coronavirus, un gasto de 6 000 millones de francos para aviones de combate es “difícil de justificar”. ¿Prevalecerán los argumentos de la Confederación o los del comité del referendo? Habrá que esperar hasta el otoño para saberlo.

En Suiza, el permiso de paternidad es objeto de debate desde hace casi dos décadas. Hasta ahora, el Parlamento siempre ha estado en contra. Pero actualmente soplan vientos de cambio y en septiembre el pueblo tendrá la oportunidad de tomar una decisión clave al respecto.



Hauke Krenz con sus dos hijos: un ejemplo de los vientos de cambio que soplan en la sociedad suiza.

Foto puesta a disposición de la revista

MIREILLE GUGGENBÜHLER

Hace cinco años, Hauke Krenz obtuvo de su empleador el permiso de ausentarse un día por el nacimiento de su primera hija. Después, debió haber regresado al trabajo, dejando solas a su esposa y a su hija. Pero no quiso hacerlo: “Me habría remordido la conciencia. Quería ser parte de la familia desde el principio, asumir responsabilidades y entablar una relación estrecha con mi hija”, dice este padre, que reside en el municipio ginebrino de Lancy: “Un día de permiso no alcanza a veces ni para estar presente en el nacimiento”.

Por eso, este economista de empresa utilizó su periodo anual de vacaciones para convivir con su familia después del nacimiento. Además, dirigió una “enérgica protesta” a su em-

pleador por no poder pedir un permiso paternal más largo. Entretanto, el empleador de Hauke Krenz ha cambiado su política: cuando nació su segundo bebé hace dos años, Hauke Krenz pudo gozar de diez días de permiso paternal. A todas luces, un cambio está en marcha.

Los empleados jóvenes buscan atractivos periodos de permiso

Krenz no es un caso aislado. En Suiza, muchas familias jóvenes opinan en la actualidad que el padre juega un papel importante después del parto. Por eso, cada vez más empresas ofrecen un permiso paternal para aumentar su atractivo frente a los jóvenes empleados. A este respecto, la empresa farmacéutica Novartis es pionera en