Votación popular del 20 de febrero : ducha fría para el gobierno

Autor(en): **Haller, Peter / Tschanz, Pierre-André**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **21 (1994)**

Heft 1

PDF erstellt am: **01.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-909476

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

Votación popular del 20 de febrero

Ducha fría para el gobierno

El pueblo suizo le dio el SI a todos los cinco asuntos relacionados con el trasporte objeto de la votación, aunque uno de ellos no coincide con los deseos del parlamento y del gabinete. Para disgusto del ministro de trasporte, Adolf Ogi, el 51.9% de los votantes aceptó la «Iniciativa de los Alpes», según la que todo el trasporte de mercancías motorizado que atraviesa los Alpes debe desviarse al ferrocarril hasta el año 2004. La iniciativa prohíbe también el aumento de la capacidad de las carreteras en la zona de los Alpes.

Cuando los iniciadores, en su mayoría miembros de los partidos Ecológico y Socialista de las regiones montañeras del centro de Suiza, lanzaron la iniciativa en 1990, pasó casi inadvertida. Los parlamentarios y los miembros del gabinete recomendaron

Peter Haller

no aceptarla, porque les parece que forzar el tráfico de mercancías de la carretera al ferrocarril coarta el derecho a la libre elección y que, de todas maneras, es una propuesta demasiado extrema.

La complacencia de los miembros del gabinete duró hasta las últimas dos semanas antes de la votación cuando el nerviosismo del ministro Ogi le llevó a hacer observaciones poco prudentes en entrevistas televisadas. Lo que contribuyó a que los oponentes perdieran voces.

En Suiza es muy raro que se acepte una iniciativa, por ello la «Iniciativa de los Alpes» pasará a la historia como ducha fría para el gobierno y la mayoría del parlamento. Los expertos en ciencias políticas le atribuyen la victoria a la campaña profesional que cientos de voluntarios desarrollaron en todo el país desde 1990. Siendo en el Cantón de Uri donde tuvo su mayor apoyo ya que es el cantón a través del que pasan las vías de tránsito en carretera y ferroviario por el Gotardo. Aquí casi el 88% votó a su favor. Los habitantes de los cantones de la Suiza Francesa la rechazaron, ya que el tráfico de tránsito los afecta poco y son quienes más apoyan la compatibilidad de las políticas suizas con Europa. El haber aceptado esta iniciativa no les ayudará a los suizos a negociar su posición con la UE. Aunque a largo plazo, tanto el gobierno suizo como los responsables de la Unión Europea favorecen el trasporte de mercancías por vía ferroviaria, será difícil implementar la iniciativa si se tiene en cuenta que Suiza no debe aislarse de las realidades europeas que incluyen el trasporte de mercancías por carretera.

Paradójicamente, el impuesto para el tránsito pesado, patrocinado por el gobierno, posiblemente servirá para que el trasporte de mercancías por carretera se vuelva poco atractivo. Los votantes aceptaron claramente el impuesto para los camiones y el futuro impuesto para vehículos pesados que dependerá de los kilómetros y/o el consumo de combustible. Dicho impuesto se diseñó con miras a que los usuarios de las carreteras paguen por los costos reales que causan en cuanto a la construcción y el mantenimiento de las carreteras y a la polución del aire.

Un invento suizo que causó gran controversia cuando se introdujo hace 10 años, ha logrado establecerse en el corazón del pueblo: la famosa «vignette» o el impuesto que se paga por utilizar las autopistas. El 68% votó en su favor y hasta aceptó que subiera de 30 a 40 francos.

Otro resultado claro para las propuestas del gobierno fue el SI del 61% en favor de la modificación a la ley sobre la navegación aérea. A pesar de la campaña cara de quienes están en contra, los habitantes de todos los cantones aceptaron esta propuesta que regula varios aspectos de la aviación civil.

La nueva ley permitirá cobrar tarifas por derecho de aterrizaje con base al ruido hecho por el avión y en función de la polución de aire que causa. ■

Comentario

Aunque el resultado de la «Iniciativa de los Alpes» causó tensión, el ministro de trasporte, Adolf Ogi, quien fue responsable por la campaña contra ella, concedió verse derrotado. Esta es su primera derrota después de haber logrado que el pueblo aceptara 4 asuntos importantes, entre ellos la NEAT (la construcción de los dos túneles ferroviarios transalpinos). El gobierno suizo se encuentra en una posición poco envidiable en cuanto a la Unión Europea. La «Iniciativa de los Alpes» viola los acuerdos sobre tránsito entre Suiza y la UE, lo que es un mal augurio para las negociaciones bilaterales sobre varios temas muy importantes, tales como las relacionadas a obtener mejores condiciones para las compañías aéreas suizas en los cielos de la UE. Básicamente, la aceptación de la iniciativa hace dudar que Suiza sea un socio contractual confiable. En el interior del país se ha acentuado la brecha (imaginaria o real) entre las partes Francesa y Alemana que tan obviamente se notó en la votación de diciembre de 1992, sobre la participación de Suiza en el EEE. El ataque contra los suizos alemanes del ministro de economía, Jean-Pascal Delamuraz, había sido reflejado en la prensa de la Suiza Francesa, aunque es un hecho que los habitantes de estas dos partes del país jamás están de acuerdo cuando se trata de asuntos de trasporte. Finalmente, el bajo porcentaje de votantes de los cantones de la parte Francesa (apenas el 30%), demuestra la poca importancia que le habían dado a la iniciativa antes de la votación.

Peter Haller ■

Votaciones populares federales del

12 de junio de 1994

- Resolución federal sobre la introducción en la constitución de una ley para el fomento de la cultura.
- Resolución federal sobre la revisión del derecho de ciudadanía en la constitución federal (naturalización facilitada para los jóvenes extranjeros).
- Ley federal sobre las tropas suizas encargadas de operaciones a favor del mantenimiento de la paz (cascos azules).

Una votación que tiene consecuencias para el tráfico pesado: SI a los impuestos y SI a la «Iniciativa de los Alpes» que obliga al tráfico de tránsito a utilizar las vías ferroviarias. (Foto: Prisma)

Resumen de prensa

De las cinco votaciones federales sobre las que el pueblo suizo decidió el 20 de febrero, fue el SI a la «Iniciativa de los Alpes» (contra el tránsito de mercancías sobre la carretera) el más comentado en la prensa. La mayoría de estos comentarios tratan las posibles consecuencias negativas en cuanto a las negociaciones de Suiza con la Unión Europea y las relaciones entre los habitantes de las Suiza Francesa y Alemana.

Le Nouveau Quotidien

«El 20 de febrero volvieron a votar según criterios nacionalistas. La iniciativa hace pensar que Suiza puede decidir sola y sin ponerse de acuerdo con los países vecinos a quienes les concierne, su política de trasporte. Peor aún: se cierra a los países vecinos. Una mayoría de los votantes se dejó cegar por la promesa ecológica de la iniciativa y se dejó engañar por una ilusión. ¿Dónde transitarán los camiones que ya no podrán hacerlo a través de Suiza? Con seguridad en los valles franceses y austríacos.»

Tribune de Genève

«Los suizos votaron por el progreso y no por el aislamiento, como declaran ciertos comentadores.
Todos o casi todos están de acuerdo que para reducir los daños al medio ambiente causados por el trasporte de mercancías por carretera es necesario trasportarlas en tren. Además, el único argumento real de los adversarios fue «Europa». Sobre todo en la Suiza Francesa se sostuvo que un SI a la iniciativa debilitaría nuestra posición al negociar en Bruselas. Viéndolo a corto plazo, esto con seguridad es cierto, pero a largo plazo no. Y lo que cuenta son las consideraciones a largo plazo.»

Corriere del Ticino

«El pueblo suizo decidió una vez más demostrar su autonomía en un asunto tan importante como la protección del medio ambiente, cosa que confirmó en contra de los miembros del Consejo Federal y de los de los partidos y de Europa.»

Blick

«No queda duda, las relaciones entre los habitantes de las Suiza Francesa y Alemana han sufrido una vez más. Como ya había sucedido con el EEE, los de la parte francesa (que piensan menos estrechamente) tuvieron que dejarse dominar por la mayoría de habla alemana. La brecha nunca ha sido tan amplia.»

Tages-Anzeiger

«Obviamente la mayoría de los y las suizo(a)s consideran que la protección del medio ambiente es más importante que el miedo a las represalias que pudieren resultar en Bruselas. Es precisamente bajo este aspecto de la política Europea que debemos entender el NO de los habitantes de la Suiza Francesa, sobre todo porque (en contra de lo acostumbrado) aceptaron los demás asuntos relacionados al trasporte.»

Neue Zürcher Zeitung

«La falta de claridad en cuanto a la construcción de carreteras y las incertidumbres sobre lo que pasará durante los próximos 10 años hasta que todas las mercancías que atraviesan los Alpes, lo hagan definitivamente en tren, siguen en pie. Esta mala situación se hubiera podido evitar si el gobierno hubiera presentado una contrapropuesta aceptable. Cuando los consejeros federales y la mayoría de los parlamentarios se pusieron en contra de la iniciativa les faltó el juicio político. Las incertidumbres creadas por el SI a la iniciativa deben corregirse lo antes posible con una política clara. En este caso política clara significa que no se debe esperar a que trascurra el plazo de 10 años sino que deben implantarse criterios económicos que contribuyan a que las mercancías sean trasportadas en tren.»

PAT ■

Resultados de la votación

Resolución federal sobre la prórroga del impuesto por utilización de las carreteras nacionales
SI 1 259 313 (68,5%)
NO 579 643 (31,5%)

Resolución federal sobre la prorroga del impuesto para el tránsito pesado
SI 1 323 877 (72,1%)
NO 512 988 (27,9%)

Resolución federal sobre la implementación del impuesto para el tránsito pesado, dependiendo del consumo
SI 1 221 473 (67,1%)
NO 597 673 (32,9%)

Iniciativa popular «por la protección de las regiones alpinas del tráfico de tránsito»
SI 954 433 (51,9%)
NO 884 448 (48,1%)

Modificación a la ley sobre la navegación aérea
SI 1 080 959 (65,9%)
NO 689 924 (34,1%)

Participación: aprox. 40%

¿Cascos Azules Suizos?

El 12 de junio de este año, el pueblo suizo decidirá, entre otras cosas, sobre si Suiza participará en las misiones de la ONU con Cascos Azules. En el próximo número de «Panorama Suizo» presentaremos en detalle esta votación. Si Ud. desea informarse antes sobre este tema, puede solicitar la documentación: «20 Argumentos en pro de los Cascos Azules Suizos» en alemán, francés o italiano en el: *EDA, Direktion für internationale Organisationen, Sektion UNO + IO CH-3003 Bern*

Apellido
Nombre
Dirección
País
Idioma

¿Planea divulgar la presente información (respuesta facultativa)?
☐ Sí ☐ No

Si sí: ¿Por cuáles medios?