

Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero
Band: 19 (1992)
Heft: 3

Artikel: Nueva líneas ferroviarias transalpinas (NEAT) : conexión a la red europea de tránsito
Autor: Tschanz, Pierre-André / Gueissaz, Anne
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-908135>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Nueva 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 conviertan 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.

Nuevos túneles

Con el objeto de alcanzar las metas fijadas, el parlamento y el gobierno proponen lo siguiente:

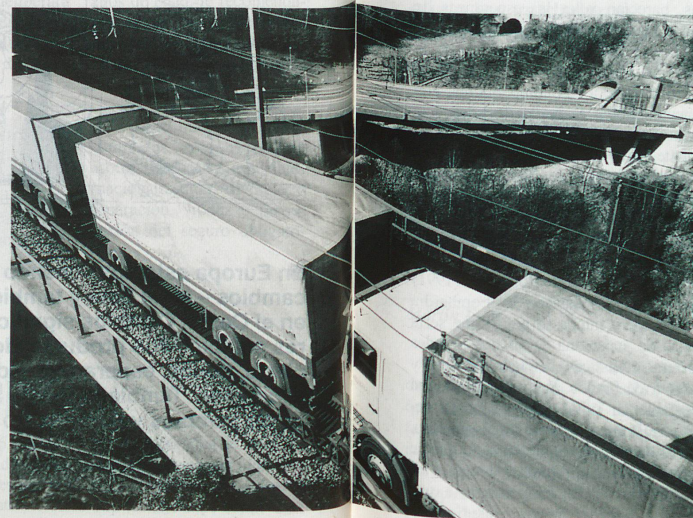
- la construcción de una nueva línea ferroviaria de dos vías y de 130 km, entre Arth-Goldau (SZ) y Lugano, con un túnel base de 50 km a través del Gotthard
- la construcción de un túnel base de 30 km a través del Lötschberg, entre Frutigen (BE) y el valle valesiano del Ródano

● una serie de medidas destinadas a la integración de la región de Zürich y de la Suiza oriental a estas líneas ferroviarias de gran capacidad

● conexiones a la red francesa TGV (train à grande vitesse/tren de alta velocidad) desde Basel y GENEVE

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 Milano, recorrerá el mismo trecho en 3 horas 10 minutos en la línea nueva.

Otros temas

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

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 critican 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

y

Para prohibir la exportación de material bélico

André Daguet, Pavillonweg 3, Postfach, CH-3001 Bern

A favor de velocidad 130 en autopistas

y

A favor de velocidad 80 y más en rutas fuera de poblaciones

Bernhard Böhi, Zollweidenstrasse 31, CH-4142 Münchenstein