

Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero
Band: 51 (2024)
Heft: 5: Bosques, grandes espacios y rebelión : descubriendo el cantón del Jura con viento en contra

Artikel: Ampliar la red de autopistas : ¿una falsa buena idea?
Autor: Peter, Theodora
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1077581>

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>

Ampliar la red de autopistas: ¿una falsa buena idea?

Suiza se propone invertir 5 300 millones de francos en ampliar su red de autopistas. Con ello pretende reducir los atascos. Sin embargo, los detractores del proyecto opinan que la construcción de carreteras incrementará aún más el tráfico. El 24 de noviembre de 2024, los electores decidirán sobre el controvertido empréstito destinado a este proyecto.

THEODORA PETER

Desde hace sesenta años, varios ejes de autopistas atraviesan Suiza de este a oeste y de norte a sur. Uno de los tramos más antiguos es la autopista A1 que discurre junto al Grauholz, a las afueras de Berna. Hasta los años setenta, por ella transitaban 16 000 vehículos al día; ahora son unos 100 000, por lo que el tráfico se paraliza en las horas punta. En los años noventa se amplió el tramo a seis carriles, y en el futuro los automóviles y camiones podrán utilizar incluso ocho carriles en la zona de Grauholz. La ampliación prevista en este sector es solo uno de los seis proyectos que se beneficiarán de la partida total de 5 300 millones de francos destinada a las carreteras nacionales. Está prevista la ampliación de otras autopistas, como la del lago Lemán, así como un nuevo túnel bajo el Rin en Basilea y túneles adicionales cerca de San Galo y Schaffhausen.

A esta “desenfrenada expansión de las autopistas” se opone una alianza de cuarenta organizaciones y partidos ecologistas. Han lanzado con éxito un referendo contra el empréstito aprobado por el Parlamento, por lo que se celebrará una votación popular el 24 de noviembre de 2024.

“Construir carreteras para evitar los atascos es un concepto que data del siglo pasado”, afirma la Consejera Nacional de los Verdes, Franziska Ryser (SG). Es Copresidenta de la asociación “actif-traffic”, cuyo objetivo es replantear por completo el transporte privado motorizado. En lugar de invertir en “monstruosos proyectos alimentados con combustibles fósiles”, sería mejor invertir el dinero público en transferir el tráfico de la carretera al ferrocarril, subraya Ryser.

La paradoja del huevo y la gallina

Para los detractores del proyecto, las autopistas atentan contra el clima: no solo porque el tráfico rodado es responsable de alrededor de un tercio de las emisiones de CO₂, sino también porque las ingentes cantidades de hormigón y acero que requiere la construcción de carreteras también generan nocivos gases de efecto invernadero. A ello hay que agregar la contaminación acústica y la degradación de valiosas tierras de cultivo. En el caso de los planes de ampliación del tramo de Grauholz, la Asociación de Agricultores de Berna también está haciendo campaña contra la pérdida de varias hectáreas de tierras

agrícolas. Los opositores al proyecto plantean básicamente que construir más carreteras o ensanchar las existentes solo alivia la congestión a corto plazo. Es más, un aumento de la capacidad crea falsos incentivos y, por ende, provoca nuevos atascos a largo plazo. Según los expertos, es difícil responder a la pregunta de si más carreteras conducen realmente a más tráfico. Para Carsten Hagedorn, catedrático de Planificación del Transporte de la Universidad de Ciencias Aplicadas de Suiza Oriental, se trata de la paradoja del huevo y la gallina: “¿Qué fue primero: el tráfico o la carretera?”. Al fin y al cabo, las carreteras se construyen donde hay demanda, declaró Hagedorn a Radio SRF. Las nuevas carreteras reducen el tiempo de traslado: “A la hora de optar entre el coche y otro medio de transporte, el factor tiempo juega un

La autopista A1 cerca de Grauholz: la actual carretera de seis carriles se ampliará a ocho, a costa de las tierras de cultivo del fondo.

Foto Keystone

El 10 de mayo de 1962 se inauguró en Grauholz el primer tramo de la actual autopista A1. Ese día lluvioso, una multitud de curiosos se congregó para presenciar la inauguración, pese a la falta de vallas de contención.

Imagen de archivo Keystone



papel importante, por lo que ampliar las carreteras podría hacer más atractivo el coche”.

El elevado coste de los atascos

Para quienes defienden el proyecto, se trata simplemente de eliminar los cuellos de botella. Las infraestructuras viales, que tienen más de sesenta años, ya no responden a las necesidades actuales de la población y la economía, subraya Diana Gutjahr, empresaria y Consejera Nacional de la UDC de Turgovia. “Si nuestros trabajadores están atrapados en un atasco, no pueden cumplir con sus labores”. Y no todos tienen la opción de tomar al tren. En 2023 se registraron unas 48 800 horas de embotellamientos en toda la red nacional de carreteras, lo que supone un 22 % más que el año anterior. Gutjahr cifra los costes derivados de la congestión del tráfico en unos 1 200 millones de francos suizos anuales. Alargar los tiempos de transporte encarece los productos y servicios.

El comité a favor del proyecto argumenta que este supondría un alivio para las ciudades y municipios: una mayor fluidez del tráfico en las principales rutas reduciría el tránsito de circunvalación. Si los usuarios no tienen que preocuparse por los atascos, es menos probable que busquen “atajos” en carreteras secundarias o transitando por zonas residenciales. Todo ello redundaría, en última instancia, en una mejor calidad de vida de la población de las ciudades y conurbaciones.

En noviembre se someterán a votación otros tres proyectos (véase el recuadro). Las dos revisiones del derecho de arrendamiento son de especial importancia para los suizos residentes en el extranjero que poseen y alquilan inmuebles en Suiza.

Comité del “sí”:
www.avancer-ensemble.ch

Comité del “no”:
www.folie-autoroutiere.ch

Las votaciones del 24 de noviembre de 2024 de un vistazo

Crédito para la ampliación de las carreteras nacionales

En 2023, el Parlamento aprobó seis proyectos de ampliación, por un total de 5 300 millones de francos. Se trata de carriles adicionales y túneles en tramos de autopista muy congestionados. Una alianza de cuarenta organizaciones se opone a este “frenesí de la construcción”, considerando que los proyectos son perjudiciales, caros e inútiles. Para los partidarios burgueses, se trata simplemente de eliminar los cuellos de botella existentes (para mayor información, véase nuestro texto principal).

Derecho de arrendamiento I: se endurecen las normas para el subarriendo

De ahora en adelante, los inquilinos que deseen subarrendar un apartamento o una habitación necesitarán el acuerdo escrito del propietario y deberán facilitar más información sobre el subarriendo. Hasta ahora bastaba con un acuerdo verbal. En caso de incumplimiento, los inquilinos corren el riesgo de que se les rescinda el contrato. La Asociación de Inquilinos y los partidos ecologistas y de izquierdas se oponen a este debilitamiento de la protección de los inquilinos.

Derecho de arrendamiento II: se facilita la rescisión en caso de uso personal

En Suiza será más fácil recuperar un apartamento alquilado para cubrir necesidades personales. Hasta ahora, los propietarios tenían que demostrar que necesitaban “urgentemente” la vivienda para sí mismos o para parientes cercanos si querían rescindir un contrato de alquiler en vigor. La izquierda también combate en las urnas este “ataque frontal del lobby inmobiliario a la protección contra la rescisión”. Los partidarios del centro-derecha, en cambio, consideran justa esta nueva regulación del derecho de arrendamiento.

Financiación unificada de las prestaciones del seguro médico

En el sector sanitario rigen actualmente distintos sistemas de financiación para cada ámbito de atención: ambulatorio, hospitalario y cuidados de enfermería. El Parlamento espera que una financiación unificada incentive el ahorro: por ejemplo, priorizando los tratamientos ambulatorios sobre las costosas estancias hospitalarias. Esto permitiría ahorrar hasta 440 millones de francos anuales. El sindicato VPOD/SSP se opone a este proyecto de ley: teme un deterioro de las condiciones de trabajo del personal de enfermería y de la calidad de atención.

