



# EL EURAILPASS BILLETE TURISTICO EUROPEO

Desde el 1º de marzo de 1959, se han agrupado 13 redes ferroviarias para ofrecer a los viajeros procedentes de América del Norte, así como de la Central y la del Sur, un billete turístico, conocido con el nombre de «Eurailpass», que constituye, de hecho, un verdadero abono europeo que permite a su titular que pueda circular libremente, en la clase, por los 150.000 kilómetros de vías ferreas, que cubre dicho billete, e ir, por ejemplo, desde Narvik o Bergen, en Noruega, hasta Algeciras en España o Siracusa en Sicilia, con la facultad de detenerse, según su gusto, en cualquier punto del trayecto.

## ¿QUE ES EL EURAILPASS?

El Eurailpass es un título de transporte nominativo, cuya la venta está únicamente reservada a aquellas personas que residen de manera permanente en el continente americano: es por ello que el nombre del titular, el número del pasaporte y su firma han de figurar obligatoriamente en el billete.

El titular del Eurailpass puede circular libremente, en 1ª clase, por las redes ferroviarias de los 13 países siguientes:

Alemania Occidental, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Italia, Luxemburgo, Noruega, Holanda, Portugal, Suecia y Suiza.

Dicho billete es asimismo válido para los barcos de ciertas compañías de navegación fluvial (por el Rhin y el Danubio principalmente), para los barcos transbordadores en Escandinavia y para varios servicios turísticos de autocares.

El titular del Eurailpass está dispensado del pago de las reservas de plazas y de los suplementos para tomar ciertos trenes rápidos y expresos, incluidas las ramas TEE. Deberá, sin embargo pagar los suplementos previstos para la utilización de las plazas de literas, de coches camas y de pullman.

La duración de la estancia de los turistas americanos en Europa es muy variable y es por ello que se ofrece a la clientela la siguiente gama de tarifas:

130 dólares para una validez de 1 mes,  
175 dólares para una validez de 2 meses,  
y, en fin, 205 dólares para una validez de 3 meses, disfrutando los niños del 4 a 10 años de edad de una reducción de un 50 %.

El Eurailpass puede ser despachado con una anticipación de 6 meses sobre el primer día de validez la indicación del primer día de esta validez figurará en el billete, siendo estampada esta fecha por el despacho emisor bien por la estación en la que el viajero tome el tren por primera vez, si es que no lo hubiera sido posible conocer con exactitud el día en que deberá iniciar su viaje por ferrocarril en Europa.

## LOS FINES QUE SE PERSIGUEN

¿Con qué objeto han creado el billete Eurailpass las Administraciones ferroviarias europeas?

Especialmente con el de poner a disposición de los turistas americanos que visitan Europa una fórmula de billete simple, práctica y adaptada al género de viaje a efectuar.

En efecto, el aumento del número de turistas americanos que se trasladan a Europa con un fin puramente turístico justifica el interés de dicha fórmula. El espectacular desarrollo de la aviación de reacción, desde hace algunos años, ha permitido que, a la vez, se haya aumentado el número de plazas ofrecidas por el transporte aéreo y que hayan reducido las tarifas que se practicaban.

En consecuencia, nuevas clases de clientela, poseyendo ingresos adecuados, pueden hoy día trasladarse de América a Europa para pasar en ésta sus vacaciones. Por no citar más que una cifra, precisaremos que las compañías aéreas transportaron en 1963, sobre el Atlántico Norte, en ambos sentidos, mas de 2.800.000 pasajeros. Este tráfico seguramente ha de aumentarse en años venideros, cuando se pongan en servicio los aviones supersónicos de gran capacidad que permitirán enlazar Nueva York con París en menos de tres horas.

Al americano medio le extraña, por lo general, la división territorial de Europa, lo que es comprende cuando se trata de personas que pueden ir, por ejemplo, desde Nueva York a San Francisco, efectuando un recorrido de más de 4.500 kilómetros, sin tener que atravesar una sola frontera; no deja también de darse cuenta de los inconvenientes que resultan de esta fragmentación: control de aduana y de policía frecuentes, cambios de moneda, de usos y de idioma, así como tarificaciones ferroviarias esencialmente variables en función de los países atravesados.

De la manera más natural, este turista — o el agente de viajes al que él dirige — está tentado por el medio de transporte que presenta mejores condiciones para evitarle ciertas dificultades de las citadas y, como

# L'EURAILPASS BILLET TOURISTIQUE EUROPEEN

Depuis le 1<sup>er</sup> mars 1959, 13 réseaux ferroviaires d'Europe Occidentale se sont groupés pour offrir aux voyageurs en provenance d'Amérique du Nord, Centrale et du Sud un billet touristique, dit « Eurailpass », qui constitue, en fait, un véritable abonnement européen permettant à son titulaire de circuler librement, en première classe, sur 150 000 kilomètres de lignes de chemins de fer et d'aller, par exemple, de Narvik ou Bergen en Norvège, jusqu'à Algésiras en Espagne ou Syracuse en Sicile, avec la faculté de s'arrêter à son gré, en cours de route.

## QU'EST-CE QUE L'EURAILPASS ?

L'Eurailpass est un titre de transport nominatif, dont la vente est exclusivement réservée aux personnes résidant en permanence sur le continent américain : le nom du titulaire, le numéro de son passeport et sa signature doivent d'ailleurs figurer sur le billet.

L'Eurailpass permet à son titulaire de circuler librement, en première classe, sur les lignes des Réseaux de chemins de fer des 13 pays suivants :

Allemagne Occidentale, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, France, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suède et Suisse.

Il est également valable sur les bateaux de certaines compagnies de navigation fluviale (sur le Rhin et le Danube notamment), sur les services de ferry-boats exploités en Scandinavie et sur plusieurs services touristiques d'autocars.

Le titulaire de l'Eurailpass est dispensé du paiement des taxes de réservation de places et des suppléments pour l'emprunt de certains trains rapides et express, y compris les rames TEE. Il doit, cependant acquitter les suppléments prévus pour l'utilisation des places de couchettes, de wagons-lits et de pullman.

La durée du séjour des touristes américains en Europe étant très variable, la gamme suivante de tarifs est offerte à la clientèle :

130 dollars pour une validité de : 1 mois,  
175 dollars pour une validité de : 2 mois,  
et enfin :

205 dollars pour une validité de : 3 mois.

Les enfants âgés de 4 à 10 ans bénéficiant d'une réduction de 50 %.

L'Eurailpass peut être émis 6 mois avant le premier jour de validité. L'indication du premier jour de cette validité est portée sur le billet, soit par le bureau émetteur, soit par la gare où le voyageur emprunte le train pour la première fois, s'il ne lui est pas possible de connaître avec certitude le jour où il commencera son voyage par chemin de fer en Europe.

## LES BUTS POURSUIVIS

Dans quel but les Administrations ferroviaires européennes ont-elles créé l'Eurailpass ?

Essentiellement, celui de mettre à la disposition des touristes américains visitant l'Europe, une formule de billet simple, pratique et adaptée au genre de voyage effectué.

En effet, le nombre sans cesse croissant de touristes américains se rendant en Europe, dans un but touristique, justifie l'intérêt d'une telle formule. Le développement spectaculaire de l'aviation à réaction, depuis plusieurs années, a permis à la fois d'augmenter considérablement le nombre des places offertes par le transport aérien, et de diminuer les tarifs pratiqués.

Aussi, de nouvelles couches de clientèles à revenu moyen peuvent-elles, aujourd'hui, se rendre d'Amérique en Europe pour y passer des vacances. Pour ne citer qu'un seul chiffre, précisons que les compagnies aériennes ont transporté, en 1963, sur l'Atlantique Nord, dans les deux sens, plus de 2.800.000 passagers. Ce trafic se développera davantage encore dans quelques années, lorsque la mise en service des avions supersoniques de grande capacité permettra de relier New York à Paris en moins de 3 heures.

Or, l'américain moyen est, généralement, frappé par le morcellement politique de l'Europe — lui qui peut, en allant, par exemple, de New York à San Francisco, effectuer un parcours de plus de 4.500 km sans franchir de frontières — et par les inconvenients qui résultent de cette fragmentation : contrôles de douane, de police fréquents, changements de monnaie, d'usages et de langue, tarifications ferroviaires essentiellement variables en fonction des pays traversés.

Tout naturellement, ce touriste — ou l'agent de voyage auquel il s'adresse — est tenté par le mode de transport qui lui apparaît comme le mieux en mesure de lui éviter certaines de ces difficultés et qu'il utilise de plus en plus fréquemment chez lui : l'avion.

# L'EURAILPASS BIGLIETTO TURISTICO EUROPEO

Dal 1<sup>o</sup> marzo 1959, 13 Aziende ferroviarie dell'Europa Occidentale si sono accordate per offrire ai viaggiatori provenienti dall'America settentrionale, centrale e meridionale un biglietto turistico chiamato « Eurailpass » che è in pratica un vero e proprio abbonamento europeo e permette al titolare di circolare liberamente in 1<sup>a</sup> cl. su 150.000 km. di linee ferroviarie e di andare ad esempio da Narvik o da Bergen in Norvegia fino ad Algésiras in Spagna o a Siracusa in Sicilia, con la facoltà di fermarsi a suo piacimento nel corso del viaggio.

## COS'E' L'EURAILPASS?

L'Eurailpass è un titolo di trasporto nominativo la cui vendita è riservata esclusivamente alle persone che risiedono stabilmente sul Continente Americano: sul biglietto debbono peraltro figurare il nome del titolare, il numero del suo passaporto e la sua firma.

L'Eurailpass permette al suo titolare di circolare liberamente, in 1<sup>a</sup> classe sulle linee delle reti ferroviarie dei seguenti 13 paesi :

Germania Occidentale, Austria, Belgio, Danimarca, Spagna, Francia, Italia, Lussemburgo, Norvegia, Olanda, Portogallo, Svezia e Svizzera.

E' ugualmente valido sui battelli di alcune compagnie di navigazione fluviale (in particolare sul Reno e sul Danubio), sui servizi di ferry-boats in Scandinavia e su molti servizi turistici esercitati con autopullman.

Il titolare dell'Eurailpass è dispensato dal pagamento delle tasse di prenotazione dei posti e dei supplementi per l'utilizzazione di treni rapidi o espressi, compresi i TransEurop Express. Deve peraltro pagare i supplementi previsti per l'utilizzazione di posti in cuccetta, sulle carrozze letto e sulle carrozze pullman.

Poiché la durata del soggiorno dei turisti americani in Europa è molto variabile, agli acquirenti viene offerta la seguente gamma di tariffe :

130 dollari per una validità di 1 mese,  
175 dollari per una validità di 2 mesi,  
205 dollari per una validità di 3 mesi,

i ragazzi da 4 a 10 anni beneficiano della riduzione del 50 %.

L'Eurailpass può essere rilasciato sei mesi prima del primo giorno di validità. L'indicazione del primo giorno di validità può essere riportata sia dall'ufficio emittente sia dalla stazione dove il viaggiatore sale in treno per la prima volta, quando non gli sia possibile di conoscere con esattezza il giorno in cui inizierà il suo viaggio per ferrovia in Europa.

## SCOPPI PERSEGUITY

A che scopo, le Ferrovie Europee hanno create l'Eurailpass ?

Soprattutto per mettere a disposizione dei turisti americani che intendono visitare l'Europa una formula di biglietto semplice, pratico e adatto al genere di viaggio effettuato.

Infatti il numero sempre crescente di turisti americani che si recano in Europa a scopi turistici giustifica i vantaggi di tale formula. La sviluppo spettacolare degli aerei a reazione da qualche anno ha permesso da un lato di aumentare considerevolmente la quantità dei posti offerti dal trasporto aereo e dall'altro di diminuire le tariffe praticate.

In tal modo nuove categorie di clienti a reddito medio possono oggi recarsi dall'America all'Europa per trascorrervi le vacanze. Per citare una sola cifra diremo che le compagnie aeree nel 1963 hanno trasportato sull'Atlantico del Nord, nei due sensi, più di 2.800.000 passeggeri. Questo traffico si svilupperà ancor più nei prossimi anni quando la entrata in servizio degli aerei supersonici a grande capacità consentirà di volgere New York con Parigi in meno di 3 ore.

Ora l'americano medio è generalmente colpito dallo spezzettamento politico dell'Europa — lui che ad esempio andando da New York a San Francisco può effettuare un percorso di oltre 4.500 km. senza dover passare delle frontiere — e dagli inconvenienti che derivano da questi frazionamenti: frequenti controlli doganali e di polizia, cambi di moneta, di usi e di lingua, tariffe ferroviarie variabili in funzione dei paesi traversati.

E' più che naturale che questo turista — o l'agente di viaggio al quale egli si rivolge — sia tentato dal mezzo di trasporto che gli sembra il migliore al fine di evitargli alcune di quelle difficoltà e che è abituato a usare sempre più spesso nel suo paese e cioè l'aereo.

Di fronte a questa concorrenza le ferrovie europee hanno compreso l'esigenza di fare qualcosa di nuovo, mettendo a disposizione di tale clientela l'abbonamento



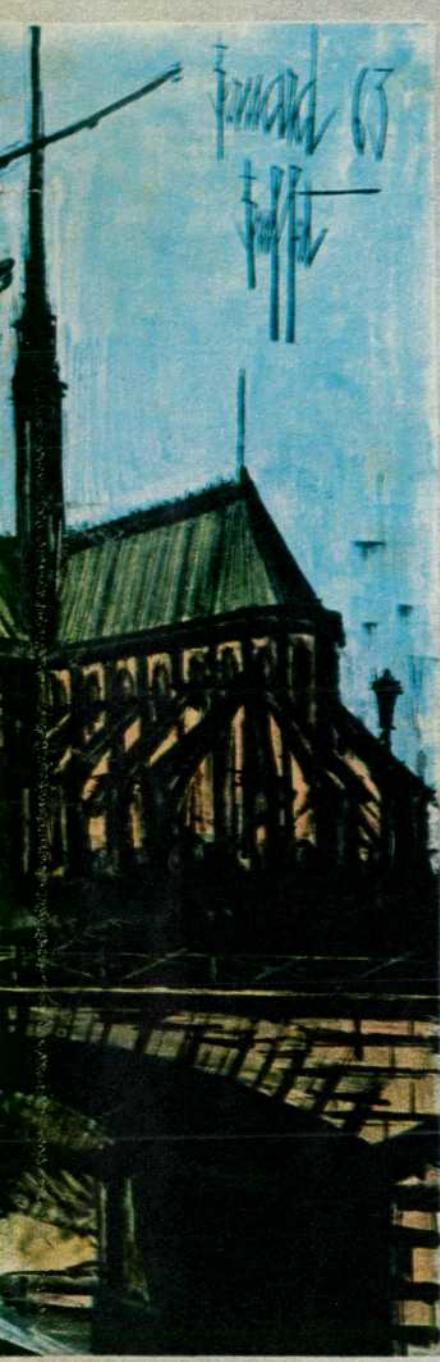
# Madrid

SPAIN



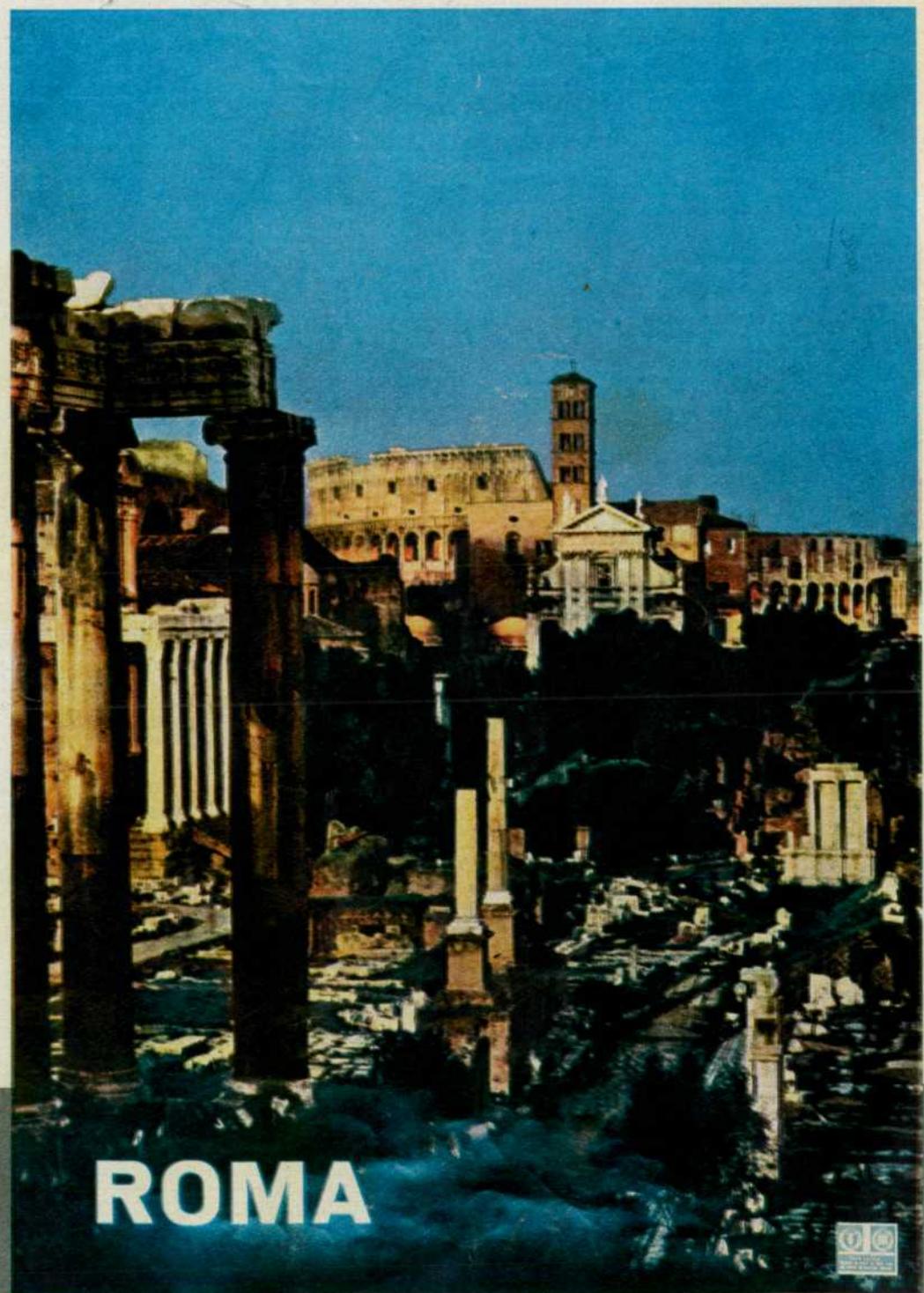
PAL

SOCIÉTÉ NATIONALE DES C



RIS

EMINS DE FER FRANCAIS



ROMA



consecuencia, utiliza el sistema de transporte que emplea cada día más en su país: el avión.

Ante esta competencia, los Ferrocarriles europeos se han dado cuenta de la necesidad de «hacer algo nuevo» poniendo a disposición de esta clientela el abono turístico europeo que permite desplazarse con gran facilidad en todos los países de Europa Occidental.

#### LA RED COMERCIAL DE VENTAS

Dada la amplitud del mercado americano, era de máximo interés instalar una organización de ventas particular en América. Esta organización es la siguiente:

#### EN AMERICA DEL NORTE

Se ha creado en Nueva York un Comité ejecutivo, presidido por el Representante de la S.N.C.F. y que agrupa los representantes en América del Norte de la Redes europeas que participan en el Eurailpass.

Las funciones esenciales de este Comité consisten en estudiar el mercado turístico americano y en hacer las sugerencias que juzga de utilidad para la promoción de este título de transporte. Además, está encargado de la orientación y de la determinación de las campañas publicitarias anuales.

En América del Norte, se vende el Eurailpass en Nueva York (en las oficinas de la S.N.C.F., de la Deutsche Bundesbahn, de los Ferrocarriles Escandinavos, de la Oficina Nacional Suiza de Turismo y de la Compañía Italiana de Turismo), San Francisco, Los Angeles, Chicago y Montreal.

#### EN AMERICA DEL SUR

Una Comisión, presidida desde 1960 por el Director de la Compañía Italiana del Turismo en Buenos Aires, Agencia oficial de los Ferrocarriles Italianos, agrupa los Directores de las Agencias de Viajes más importantes, establecidas en los diversos países de América del Sur y designadas como despachos expendedores del Eurailpass. Esta Comisión desempeña las mismas funciones que el Comité ejecutivo de Nueva York.

Los Ferrocarriles Españoles han tomado la decisión de establecer, a partir de 1º de enero de 1965, una Representación en Buenos Aires y desde entonces este Representante de la R.E.N.F.E. presidirá la Comisión «América del Sur».

Hay 11 despachos expendedores en: Buenos Aires (Argentina), Rio de Janeiro y Sao Paulo (Brasil), Montevideo (Uruguay), Lima (Perú), Caracas (Venezuela), Santiago y Valparaíso (Chile), Bogotá (Colombia), Asunción (Paraguay) y La Paz (Bolivia).

Por otra parte, las Administraciones ferroviarias que participan en el Eurailpass han buscado la colaboración de las compañías aéreas y marítimas. Y es así que el Eurailpass se han vendido igualmente en las oficinas de las Compañías LUFTHANSA y ALITALIA situadas en América del Norte, así como en ciertos barcos que hacen la travesía del Atlántico.

#### RESULTADOS OBTENIDOS Y PERSPECTIVAS PARA EL PORVENIR

Un billete como el Eurailpass debía gozar rápidamente del favor de los turistas americanos, de su gran facilidad de utilización y de su adaptación a las necesidades de una clientela acostumbrada a efectuar en su país largos viajes con tan sólo un título de transporte.

La progresión registrada en las ventas desde el segundo año (10.700 billetes en 1960 contra 5.000 en 1959) pudo ya ser considerado como una prueba de éxito.

En efecto, la importancia de las ventas ha seguido aumentando en estos últimos años, habiéndose elevado el número de billetes Eurailpass despachados a 14.600 en 1961, 20.400 en 1963 y 40.000 en 1963.

Es cierto que estas cifras pueden parecer harto modestas si se las compara con el número de turistas americanos que se trasladan cada año a Europa. No obstante, ellas permiten un cierto optimismo en lo que se refiere al porvenir del Eurailpass.

En fin, puede uno preguntarse por qué razón se ha reservado el Eurailpass de manera única a los viajeros residentes en América.

Y es que, en realidad, el Eurailpass es una fórmula de transporte creada en favor de los turistas procedentes de países lejanos. Esta restricción resulta pues necesaria con objeto de evitar interferencias con las tarifas de abono nacionales de las diferentes redes, que corresponden a una clientela muy diferente, que efectúa desplazamientos mucho más numerosos.

Además, no puede excluirse que, dado el desarrollo del turismo internacional a grandes distancias, sea igualmente vendido el Eurailpass, en el porvenir, en otros continentes más lejanos.

Face à cette concurrence, les Chemins de fer européens ont réalisé la nécessité de « faire du nouveau » en mettant à la disposition de cette clientèle l'abonnement touristique européen qui lui permet de se déplacer avec une grande facilité dans toute l'Europe Occidentale.

#### LE RESEAU COMMERCIAL DE VENTES

Etant donné l'ampleur du marché américain, il importait de mettre en place une organisation de ventes particulière en Amérique. Cette organisation est la suivante :

##### En Amérique du Nord :

Un comité exécutif a été créé à New York. Présidé par le Représentant de la S.N.C.F., il regroupe les représentants en Amérique du Nord des Réseaux européens participant à l'Eurailpass.

Les fonctions essentielles de ce comité consistent à étudier le marché touristique américain et à faire les suggestions qu'il juge utile pour la promotion de ce titre de transport. Il est, de plus, chargé de l'orientation et de la mise au point des campagnes publicitaires annuelles.

L'Eurailpass est vendu en Amérique du Nord, à New York (dans les bureaux de la S.N.C.F., de la Deutsche Bundesbahn, des Chemins de fer scandinaves, de l'Office National Suisse du Tourisme et de la Compagnie Italienne du Turisme), San Francisco, Los Angeles, Chicago et Montréal.

##### En Amérique du Sud :

Une commission, présidée depuis 1960, par le Directeur de la Compagnie Italienne du Turisme à Buenos Aires, agence officielle des Chemins de fer italiens, regroupe les Directeurs d'Agences de Voyages importantes, situées dans les divers pays d'Amérique du Sud et désignées comme bureaux émetteurs de l'Eurailpass. Cette commission a les mêmes fonctions que le comité exécutif de New York.

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1965, les Chemins de fer espagnols ayant pris la décision d'établir une Représentation à Buenos Aires, c'est ce Représentant de la RENFE qui présidera la Commission « Amérique du Sud ».

Il y a 11 bureaux émetteurs : à Buenos Aires (Argentine), Rio de Janeiro et São Paulo (Brésil), Montevideo (Uruguay), Lima (Pérou), Caracas (Venezuela), Santiago et Valparaíso (Chili), Bogotá (Colombie), Asunción (Paraguay) et La Paz (Bolivia).

Par ailleurs, les Administrations ferroviaires participant à l'Eurailpass, ont recherché la collaboration des compagnies aériennes et marítimes. C'est ainsi que l'Eurailpass est également vendu par les bureaux situés en Amérique du Nord, des Compagnies LUFTHANSA et ALITALIA, ainsi que sur certains navires assurant des traversées maritimes sur l'Atlantique Nord.

#### RESULTATS OBTENUS ET PERSPECTIVES D'AVENIR

Un billet tel que l'Eurailpass devait aussitôt rencontrer la faveur des touristes américains en raison de sa grande souplesse d'utilisation et de son adaptation aux besoins d'une clientèle habituée à effectuer, chez elle, de longs voyages en utilisant un seul titre de transport.

La progression des ventes enregistrée dès la deuxième année (10.700 billets en 1960 contre 5.000 en 1959) pouvait être considérée comme un gage de succès.

En effet, l'importance des ventes s'est accrue au cours des années, le nombre des Eurailpass émis s'étant élevé à 14.600 en 1961, 20.400 en 1962 et 40.000 en 1963.

Certes, ces chiffres paraissent bien modestes, comparés au nombre de touristes américains se rendant, chaque année, en Europe. Mais ils permettent cependant d'envisager avec optimisme, l'avenir de l'Eurailpass.

Enfin, on peut se demander pour quelle raison l'Eurailpass a été réservé aux seuls voyageurs résidant en Amérique.

En fait, l'Eurailpass est une formule de transport créée à l'usage des touristes en provenance de pays lointains. Cette restriction est donc nécessaire afin d'éviter des interférences avec les tarifs d'abonnements nationaux des différents réseaux, qui s'adressent à une clientèle très différente, effectuant des déplacements plus nombreux.

Il n'est, d'ailleurs, pas exclu, avec le développement du tourisme international à grandes distances, que l'Eurailpass soit également vendu, dans l'avenir, sur d'autres continents très éloignés.

turistico europeo che le consente di spostarsi con grande facilità in tutta l'Europa Occidentale.

#### LA RETE COMMERCIALE DI VENDITA

Data l'ampiezza del mercato americano era necessario allestire un'organizzazione di vendita particolare in America. Tale organizzazione è la seguente :

#### America del Nord

A New York è stato creato un comitato esecutivo presieduto dal rappresentante della S.N.C.F. che raggruppa i rappresentanti nell'America del Nord delle Aziende ferroviarie europee che partecipano all'Eurailpass.

Le funzioni essenziali di questo comitato consistono nello studiare il mercato turistico americano e a formulare i suggerimenti che esso ritiene utile per la diffusione di questo titolo di trasporto. Esso è inoltre incaricato dell'orientamento e della messa a punto delle campagne pubblicitarie annuali.

L'Eurailpass è venduto, in America del Nord, a New York (presso gli uffici della S.N.C.F., delle Ferrovie Federali Tedesche, delle Ferrovie Svedesi, dell'Ufficio Nazionale Svizzero del Turismo e della C.I.T. — Compagnia Italiana Turismo —) a San Francisco, Los Angeles, Chicago e Montréal.

#### America del Sud

Una commissione presieduta da 1960 dal Direttore della Compagnia Italiana Turismo a Buenos Aires — agente ufficiale delle Ferrovie Italiane dello Stato — raggruppa i direttori delle più importanti Agenzie di Viaggio dei diversi paesi dell'America del Sud, designate come uffici emittenti dell'Eurailpass. Questa commissione ha le stesse funzioni del Comitato Esecutivo di New York.

Poiché le Ferrovie Spagnole hanno deciso di aprire una rappresentanza a Buenos Aires, a cominciare dal 1<sup>o</sup> Gennaio 1965, il rappresentante della RENFE prenderà la commissione « America del Sud ».

Vi sono 11 uffici emittenti: a Buenos Aires (Argentina), Rio de Janeiro, São Paulo (Brasile), Montevideo (Uruguay), Lima (Perù), Caracas (Venezuela), Santiago e Valparaíso (Cile), Bogotá (Colombia), Asunción (Paraguay) e La Paz (Bolivia).

Inoltre le Aziende ferroviarie partecipanti all'Eurailpass hanno sollecitato la collaborazione delle Compagnie aeree e marittime. Ed è così che l'Eurailpass è ugualmente in vendita presso gli uffici delle compagnie Lufthansa e Alitalia, in America del Nord e su alcune navi in servizio sulle linee dell'Atlantico settentrionale.

#### RISULTATI OTTENUTI E PROSPETTIVE PER L'AVVENIRE

Un biglietto come l'Eurailpass era destinato ad incontrare subito il favore dei turisti americani sia per la sua grande elasticità di utilizzazione e sia per la sua rispondenza alle esigenze di una clientela abituata nel suo paese ad effettuare lunghi viaggi utilizzando un solo titolo di trasporto.

La progressione delle vendite registrate fin dal secondo anno (10.700 biglietti nel 1960 contro 5.000 nel 1959) poteva già essere considerata come una garanzia di successo.

In effetti la quantità delle vendite è aumentata nel corso degli anni e il numero degli Eurailpass emessi si è elevato a 14.600 nel 1961, 20.400 nel 1962 e 40.000 nel 1963.

Certamente queste cifre potrebbero apparire modeste se confrontate col numero di turisti americani che ogni anno si recano in Europa. Tuttavia esse consentono di guardare con ottimismo al futuro dell'Eurailpass.

Finalmente, ci si può domandare per quale motivo l'Eurailpass sia stato riservato esclusivamente ai viaggiatori residenti in America.

Infatti, l'Eurailpass è una formula di trasporto creata ad uso dei turisti provenienti da lontani paesi. Questa restrizione è quindi necessaria per evitare interferenze con le tariffe di abbonamenti nazionali delle differenti reti che sono destinate ad una ben differente clientela, la quale effettua degli spostamenti più numerosi.

Non è da escludere, tuttavia, che l'Eurailpass, in seguito allo svilupparsi del turismo internazionale a grandi distanze, sia venduto, un giorno, anche su altri continenti molto lontani.

