

Paris-Zurich es una relación importante desde el punto de vista turístico.



EL TIEMPO DE VIAJE SE ACORTARA EN UNA HORA

Un TGV unirá París y Zurich en 1998

LUNA

Yolanda del Val

El TGV llegará hasta Zurich en 1998, por lo que ya no será necesario transbordar en Berna o en Lausana para llegar a esa ciudad. El trayecto durará unas 5 horas y media, lo que supondrá un ahorro de 1 hora en relación con los tiempos actuales.

Sin embargo, a fin de aglutinar mejor el mercado del centro y del este de Suiza, la prolongación de Berna a Zurich deberá realizarse a costa de un itinerario algo más largo (seis minutos suplementarios) entre París y Berna.

En lugar pues, de utilizar la red del Ferrocarril Neuchâtel-Berna, que conecta esas dos ciudades, los trenes TGV pasarían por Bienne antes de volver a Berna. Después, el ferrocarril volvería sobre sus pasos en dirección a Olten y a Zurich por una línea de vía única de

Francia y Suiza lanzarán un nuevo servicio TGV entre París y Zurich en 1998 que supondrá un ahorro de tiempo de una hora en relación con el trayecto actual. El tren competirá en este tramo con el avión, pero acapará una parte importante de los desplazamientos turísticos entre esas dos ciudades.

25 km, que se desdoblará en 1997.

Los trenes TGV dominan ya el tráfico internacional de las relaciones París-Ginebra, París-Lausana y París-Berna. En estas relaciones, que manejan unos tráficos totales ferroviarios y aéreos de 2,3 millones de viajes, la cuota del tren alcanza las tres cuartas partes del total, mientras que la cuota de la carretera, aunque difícil

de evaluar, es marginal. Por lo que se refiere a la línea París-Basilea-Zurich, las características del mercado son totalmente diferentes, ya que el transporte aéreo supone alrededor del 60 por ciento, sin tener en cuenta el transporte por carretera.

Interés. Por lo tanto, la situación contrasta en este eje porque, a pesar de los relativamente pobres resultados de la línea clásica París-Basilea, la cuota del tren sigue siendo mayoritaria en estas dos ciudades, mientras que el avión sigue siendo hegemónico entre París y Zurich.

En 1994 se creó un Grupo de Interés Económico (GIE) para el desarrollo del TGV franco-suizo, que se ocupa de la relación París-Lausana y París-Berna. Esta relación la utilizan anualmente cerca de 900.000 viajeros, de los que el 50 por ciento son suizos, el 35

por ciento son franceses y el 15 por ciento viajeros de otros países.

El GIE no sólo tendrá como objetivo definir el nuevo producto TGV franco-suizo, sino que controlará la calidad, las condiciones de explotación, la promoción comercial y su distribución. El GIE administrará también las nueve ramas TGV tricolor que realizarán el servicio, ocho de las cuales son propiedad de la SNCF y una pertenece a los ferrocarriles suizos (CFF).

Para hacerse una idea de la importancia de los viajes turísticos entre Francia y Suiza basta citar que en Suiza se venden anualmente 140.000 paquetes tren+hotel. Teniendo en cuenta las ganancias de tiempo que previsiblemente se conseguirán tras la puesta en marcha del nuevo producto, la relación París-Zurich absorberá una gran parte de los desplazamientos turísticos. □