

Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Band: 21 (1994)
Heft: 1

Artikel: Empalme a la red europea de alta velocidad : la hora de la verdad
Autor: Ley, Anne-Marie
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-909471>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

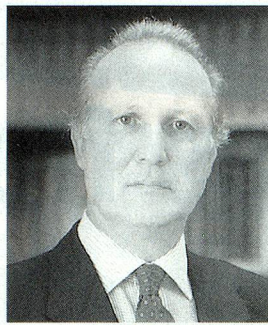
Download PDF: 31.10.2024

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

con este importante país europeo mercancías, personas, servicios e ideas. Las relaciones entre Chiasso y Como son constantes ya sea en reuniones regulares de los gobernantes de las dos ciudades o para realizar proyectos en conjunto. Esto incluye el reglamento para los trabajadores fronterizos, empalmes del transporte público o intercambios culturales periódicos.

Ud. es alcalde de una comunidad que (al igual que el cantón Tesino y Suiza) votaron en contra del ingreso al EEE. ¿La idea de la «Regio Insubrica» es una reacción a dicha votación?

Mi idea de establecer la «Regio Insubrica» es bastante más antigua que el resul-



Fernando Pedrolini, alcalde de Chiasso. (Foto: pda)

tado negativo de la votación sobre el EEE, aún si fue «oficializada» después. La preparación de la documentación y de los estatutos correspondientes y su envío a los presidentes del Consejo del Estado del Tesino, de las provincias de

Como, Varese y Novarra se llevaron a cabo en febrero de 1993. No cabe duda que la «Regio Insubrica» actualmente es aún más necesaria, por no decir urgente, para tomar las medidas adecuadas para las generaciones presentes y sobre todo las futuras y ofrecerles condiciones ideales. Además, no debemos olvidar que con la política fronteriza se alcanza un acercamiento entre los pueblos que va más allá de las raíces nacionales lo que, a su vez, cumple con las necesidades actuales de armonía. Es posible que sea esta la razón por la que los habitantes del Tesino, que inicialmente vieron la idea con bastante recelo, cada día la aceptan más.

Entrevistó: Giuseppe Rusconi

Empalme a la red europea de alta velocidad

La hora de la verdad

La cadena del Jura es un obstáculo natural entre la Suiza Francesa y las regiones francesas Franche-Comté y Ródano-Alpes. El mejoramiento del transporte público es una de las exigencias más importantes de los habitantes de esta amplia región a quienes les une un idioma y una cultura común. Por su lado la Unión Europea (UE) tiene gran interés en que la red ferroviaria europea de alta velocidad quede terminada lo antes posible y en 1991, Francia aceptó el plan para llevar las vías del TGV (train à grande vitesse) a los países vecinos.

Las organizaciones fronterizas tales como el «Conseil du Léman» y la «Communauté de travail du Jura» igualmente hacen lo suyo para fomentar la modernización del transporte público en su región. Para ello deben decidir si apoyan los proyectos planeados en con-

junto con los vecinos o los intereses propios que no coinciden completamente con los primeros. Y esto en una época en que las finanzas públicas a diario cuentan con menos fondos.

La hora de la verdad se acerca a pasos gigantescos porque Francia e Italia han acordado darle preferencia a la construcción de la vía transalpina del TGV que conectará a Lyon con Turín a través del Mont-Cenis y tendrá conexiones a Chambéry y Annecy. Paralelamente, están forzando la construcción de la vía del TGV Rin-Ródano que tendrá tres conexiones a París, Lyon y Mulhouse/Basilea.

Por ahora, Suiza aún sostiene la misma posición oficial que sostuvo durante el debate sobre la nueva transversal transalpina (NEAT): espera poder realizar el empalme a la red del TGV francés en Basilea y Ginebra. La razón pri-

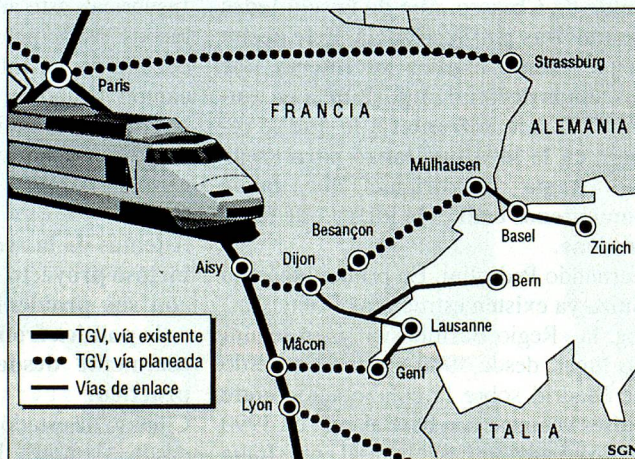
mordial para que persiga esta política es el hecho de que la nueva línea Mâcon-Ginebra es parte integral del proyecto del TGV francés y que este proyecto, que será financiado sobre todo con capital privado, significa una revalorización de la línea ferroviaria del Simplón. Esta línea es de gran importancia porque es una de las pocas que conecta la parte francesa de Suiza, Berna y la parte noroeste de Suiza con el sur de Europa. En la región Ródano-Alpes la línea Mont-Cenis planeada por Francia e Italia ha sido aceptada con gran entusiasmo. Pero el proyecto Mâcon-Ginebra pierde importancia por ella. Y para el cantón de Ginebra y los departamentos franceses de Ain y Haute-Savoie la costosa línea a través de Annecy a Chambéry es el menor de los males.

En los cantones Waadt, Neuenburg y Jura, así como en los cantones del noroeste de Suiza, Berna y Zurich, se puede estar muy contento en vista de que la conexión del TGV Rin-Ródano está tomando forma, ya que revalorizará las conexiones a Lausana, Neuchâtel y Berna a través de Dole-Vallorbe. La «Communauté de travail du Jura» ha realizado un estudio sobre esta vía a fin de proponer conexiones más cortas a París y al túnel del Canal de la Mancha.

Actualmente, en Suiza parece que la tendencia es más bien el redimensionamiento de los proyectos ferroviarios y a nivel local se ha decidido invertir en el mantenimiento de las redes regionales.

Anne-Marie Ley

Para Suiza el empalme con la red del TGV francés es primordial porque decide sobre el futuro de la vía del Simplón y acortará los tiempos de viaje considerablemente. Está previsto que en el futuro el viaje de París a Zurich sólo dure 3 horas y 15 minutos en vez de las 6 horas que dura hoy.



Swiss Graphics News