

La ciudad de Perugia es uno de los seis contratistas de esta propuesta que ha sido objeto de una evaluación positiva. El número de contrato será el 4.1031/Z/02-025. El presupuesto final asignado se eleva a 484 406 euros, de los cuales 242 203 euros son de los fondos comunitarios. La parte del presupuesto reservada a la ciudad de Perugia es de 42 000 euros, de los cuales 21 000 euros son de los fondos comunitarios. Se está preparando el contrato actualmente.

(2003/C 268 E/192)

**PREGUNTA ESCRITA E-0975/03**  
**de Erik Meijer (GUE/NGL) a la Comisión**

(26 de marzo de 2003)

*Asunto:* Consecuencias de las privatizaciones para el mantenimiento del sistema europeo global de reservas para los pasajeros y los abonos europeos de ferrocarril

1. ¿Sabe la Comisión que el sistema de reservas que funciona en Europa para los viajes hacia, a través y dentro de otros Estados se ve perjudicado a consecuencia del surgimiento de compañías ferroviarias privatizadas separadas, para las que, incluso cuando existe la obligación de reserva, los viajeros en tránsito desde el extranjero ya no pueden reservar de la manera habitual? ¿Va a cambiar esta situación en 2004, con la introducción de una especificación técnica sobre interoperabilidad (ETI) en el ámbito de la telemática para pasajeros?
2. ¿Cómo se explica que los taquilleros en las estaciones de ferrocarril aún logran localizar dichos trenes en sus ordenadores desde que han entrado en vigor los nuevos horarios el 15 de diciembre de 2002, pero que constatan con sorpresa que no pueden vender reservas para los mismos trenes, ni siquiera facilitar información sobre si las reservas se pueden vender separadas de los billetes y si se pueden utilizar en tales líneas los abonos de tren regionales como Eurodomino, Interrail, Scanrail o Railplus, de modo que el pasajero se ve obligado a comprar el billete a tarifa plena sin derecho de anulación?
3. ¿Sólo son posibles las reservas de billetes para asiento, litera y coche cama desde el extranjero si las compañías ferroviarias en cuestión han concluido acuerdos bilaterales separados? ¿En qué casos no existen tales contratos y por qué motivos? ¿Cuántas compañías privadas se encuentran actualmente fuera del sistema europeo de reservas a causa de ello?
4. ¿Considera aceptable la Comisión que la empresa sueca Tågkompaniet —que explota desde enero de 2000, hasta la transferencia a Connex en julio de 2003, la línea transfronteriza de 1543 km, con enlace nocturno entre la capital sueca Estocolmo y el puerto noruego de Narvik— haga elegir a los pasajeros de otros Estados entre el pago anticipado del billete con envío por correo y la recogida del billete en una taquilla propia en Suecia, por lo que resulta prácticamente imposible la reserva por parte del viajero que tiene prisa y que se encuentra en tránsito?
5. ¿Tiene la Comisión entre tanto la intención de revisar el Reglamento (CEE) n° 2299/89 <sup>(1)</sup> por el que se establece un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva, a fin de asegurar la continuación del sistema europeo global de reservas y la venta de billetes plenamente válidos desde el extranjero, también tras la posible subdivisión de las compañías nacionales de ferrocarril?

<sup>(1)</sup> DO L 220 de 29.7.1989, p. 1.

**Respuesta de la Sra. de Palacio en nombre de la Comisión**

(15 de mayo de 2003)

La Comisión está de acuerdo en que los sistemas de información y reservas del transporte internacional ferroviario de viajeros pueden mejorarse e integrarse más. Se está produciendo una fragmentación en varios sistemas no integrados. La Comisión opina que esto va en perjuicio de los viajeros, tal y como lo expresó en la reunión sobre los derechos de los viajeros ferroviarios, organizada por la Comisión, que tuvo lugar el 15 de noviembre de 2002 <sup>(1)</sup>.

Las empresas ferroviarias disponen de libertad para establecer sistemas de reservas de asientos y camas en los trenes de conformidad con el artículo 5 de la Directiva 91/440/CE del Consejo sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios<sup>(2)</sup>, que establece el principio de que «las empresas ferroviarias deberán ser administradas según los principios que se aplican a las sociedades mercantiles.»

La Comisión no ha sido informada de los cambios ocurridos tras la introducción el 15 de diciembre de 2002 de nuevos horarios ni sobre las modificaciones del sistema de reservas de trenes entre Estocolmo y Narvik. La información aportada sobre esos casos particulares no indica violación alguna de la legislación comunitaria.

La Comisión sabe que hay iniciativas en el sector por parte de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) para integrar en el ámbito europeo la información a los viajeros (nacional) y finalmente los sistemas de reservas y emisión de billetes. Esos proyectos se llaman Merits y Prifis respectivamente y se realizarán en los próximos tres o cuatro años. Actualmente colaboran en esos proyectos más de 30 empresas ferroviarias europeas. Al mismo tiempo, la Comunidad de Ferrocarriles Europeos está elaborando una Carta sobre los Servicios a los Viajeros, que incluye una serie de compromisos hacia los viajeros a la hora de proporcionarles información sobre las posibilidades de viajes.

Estas iniciativas recientes del sector siguen la misma línea que los trabajos de la Comisión. Dentro del campo de la interoperabilidad, se va a elaborar una Especificación Técnica de Interoperabilidad (TSI) sobre la telemática para viajeros que facilitará el intercambio de información estableciendo normas al respecto. Se espera una TSI sobre este tema en 2006. Al mismo tiempo, la Comisión está trabajando en una propuesta sobre los derechos de los viajeros que abordará las normas básicas para integrar los sistemas de información y emisión de billetes. El Reglamento (CEE) n° 2299/89 del Consejo, de 24 de julio de 1989, por el que se establece un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva, se aplica actualmente en primer lugar y principalmente a los sistemas de reservas de las compañías aéreas. Incluye reservas ferroviarias en la medida en que están integradas en los sistemas informatizados de reservas de las compañías aéreas. Se han llevado a cabo extensas consultas con todos los interesados en este tema para revisar este Reglamento, en las que se señaló, entre otras cosas, que una vez que se obtenga una norma común a través de la TSI, es probable que los servicios ferroviarios se incluyan en gran medida en los sistemas informatizados de reservas que se utilizan actualmente en el sector del transporte aéreo. Para ello, puede que sea necesaria otra revisión de dicho Reglamento en 2006.

(<sup>1</sup>) Véanse las actas (en inglés) en: <http://europa.eu.int/comm/transport/rail/passenger/doc/pv15nov2002-en.pdf>.

(<sup>2</sup>) DO L 237 de 24.8.1991.

(2003/C 268 E/193)

**PREGUNTA ESCRITA P-0976/03**

**de José Ribeiro e Castro (UEN) a la Comisión**

*(20 de marzo de 2003)*

*Asunto:* Los Fondos Estructurales y de Cohesión en Portugal

En una entrevista concedida al *Diário Económico*, publicada el pasado 3 de marzo, el Comisario Günter Verheugen, a una pregunta sobre el futuro de las acciones estructurales y de cohesión en Portugal ante la ampliación de la Unión Europea y la consiguiente subida del PNB portugués en relación con la media comunitaria —por la que dicho índice superaría el techo del 75 %—, respondió que la Comisión Europea había dejado claro que el efecto estadístico de la ampliación, por el que países como Portugal pasarán a ser ricos sobre el papel, pero no en la realidad, no debe conllevar el fin de la política de cohesión. Más adelante afirmó que si hay programas de éxito que ayuden a Portugal a prepararse, crear más crecimiento, más empleos y más oportunidades para las personas, sirve al interés de la UE continuar con dichos programas.

Por otro lado, concluyó garantizando que la Comisión piensa proponer que el nivel de apoyo concedido a Portugal en el próximo paquete financiero sea más o menos el mismo.