

De ce nu trec casele de bilete la CFR SA. În țara IT-iștilor nu se poate face un soft

11 decembrie 2020

Punerea în funcțiune a trenurilor de Otopeni, începând de duminică, ridică o problemă pe care toată lumea o recunoaște, dar nimeni nu a venit până acum cu o soluție: de ce nu sunt transferate casele de bilete la CFR SA, de la CFR Călători. Răspunsul (neoficial) este halucinant, și anume că lipsește un soft care să integreze atât operatorul de stat de transport feroviar de călători cât și cei privați.



Și asta se întâmplă în țara cu cel mai rapid internet, cu cei mai mulți IT-iști pe metru pătrat și care va găzdui sediul Centrului European pentru Securitate Cibernetică, fapt pentru care ministrul Lucian Bode a și fost lăudat în ședința de Guvern de vineri dimineață.

Haos la Otopeni. Călătorii nu vor ști de unde să cumpere bilete de tren



Pe ruta Gara de Nord-Aeroport Henri Coandă Otopeni vor circula, începând din noapte de sâmbătă spre duminică, 72 de trenuri.

Nu toate aparțin însă CFR Călători, așa că dacă un cetățean străin va ajunge la aeroport și va dori să plece spre București nu va ști de unde să-și ia bilet de tren. Casa de bilete de la aeroport aparține de CFR Călători și nu va putea elibera legitimații de călătorie pentru Transferoviar Călători sau **Regio Călători**, cei doi operatori privați care circulă pe calea



ferată nou construită. Casiera nu va putea da nici informații referitoare la orele de plecare ale trenurilor aparținând celorlalți operatori și pe bună dreptate, pentru că ar fi concurență neloială sau favorizarea competitorului.

Dacă ar trece casele de bilete la CFR SA, problema ar fi rezolvată

Dacă această casă de bilete ar fi fost în componența Companiei Naționale de Căi Ferate CFR SA, situația s-ar fi prezentat radical diferit: cel care a aterizat la Otopeni s-ar fi dus la casieră, care i-ar fi eliberat bilet pentru prima garnitură spre București, indiferent dacă ea este operată de CFR Călători, de Regio Călători sau de TFC.



În toată Europa civilizată, casele de bilete sunt în administrarea companiei care gestionează infrastructura feroviară, nu a unui operator. Un fel de “ghișeu unic”, despre care se vorbește în România de decenii, dar nu se face nimic, în mai toate domeniile de activitate. În ceea ce privește transportul feroviar, el este liberalizat în România încă de la divizarea SNCFR, în urmă cu 22 de ani, însă acest transfer al caselor de bilete a tot fost amânat.

Sindicaliștii sunt de acord să se transfere casele de bilete la CFR SA



Nimeni nu are nimic împotrivă, nici chiar sindicatele. “Ar fi bine ca aceste case de bilete să treacă la compania de infrastructură. La Otopeni se va plimba omul și nu va ști al cui e trenul, lucru care, de altfel, nici nu-l interesează, el vrea să ajungă în București. E ca la nebuni”, a declarat pentru Club Feroviar Florea Dobrescu, președintele Federației Naționale Sindicale Drum de Fier.

Nici Grigore Mare, liderul Federației Naționale Sindicale Mișcare Comercial Vagoane, nu are nimic împotriva transferului, ba dimpotrivă: “Normal că ne dorim treaba asta, lucru pe care l-am cerut și Consiliul

Concurenței. Cetățeanul vrea să-și ia bilet, nu-l interesează că e de la operatorul X sau Y”.

El explică însă și de ce nu se poate rezolva problema. “Nu avem o bază de date comună. Pe unele secții secundare, operatorii privați circulă pe declarație pe propria răspundere referitor la numărul de călători, pentru a-și putea trage subvenția. Până la implementarea unui sistem comun de ticketing nu se va putea realiza. Avem atâția specialiști IT și nu suntem în stare să facem un soft. Din păcate, noi mai lucrăm cu creionul și cu radiera”, a spus Grigore Mare.

În vestul Europei, casele de bilete sunt în administrarea gestionarului de infrastructură și eliberează legitimații de călătorie pentru toți operatorii.

În Marea Britanie, bunăoară, casierile sunt administrate de Network Rail. Și nici nu s-ar putea altfel, din moment ce nu există operator de stat. Dar lucrurile funcționează ca la carte.

De mai bine de un deceniu la București se vorbește de biletul unic



Aici, trebuie menționată și o altă problemă cu care se confruntă un străin ce a aterizat la Otopeni și vrea să ajungă la Piața Reșita din Berceni, de exemplu. Ei bine, el nu-și va putea achiziționa un titlu de călătorie pentru tot traseul. Va trebui să cumpere un bilet de tren de la CFR Călători/Regio Călători/Transferoviar Călători, apoi un altul de metrou de la Metrorex și un altul, de troleibuz, de la Societatea de Transport București.

Și asta pentru că în Capitala României se vorbește de mai bine de un deceniu de biletul unic, dar el nu a funcționat decât în perioade limitate și cu sincopă. “Problema este lipsa integrării tarifare a transportului public din București. În 2006, când am instalat sistemul de taxare automată la RATB, s-au montat validatoare și la Metrorex. Apoi, au apărut probleme cu decontarea și sistemul nu a mai funcționat”, explică pentru Club Feroviar Gheorghe Udriște, fost director general al Metrorex și fost șef al Direcției Transporturi din Primăria Municipiului București.

La Londra, circuli cu același bilet și cu trenul, și cu metroul, și cu autobuzul



La Londra, de exemplu, sistemul funcționează impecabil. Cu șase ani în urmă, avionul meu a aterizat pe Aeroportul Stansted din apropierea capitalei britanice. La subsolul aerogării, de unde pleacă trenul Stansted Express către centrul Londrei, mai exact Liverpool Street, exista un ghișeu de unde puteai să-ți cumperi bilet direct către gara Winchmore Hill din interiorul aglomerării urbane, acolo unde trebuia să ajung. Operatorul de la ghișeu a introdus coordonatele în calculator, după care a printat ceva ce semăna cu un bon fiscal – era itinerarul, pas cu pas și minut cu minut.

Trebuia să iau trenul operat de compania privată Greater Anglia până la Tottenham Hale. De acolo luam metroul două stații, până la Finsbury Park. În fine, de aici luam alt tren, de această dată operat de o altă companie privată, Great Northern, până la Winchmore Hill, unde ar fi trebuit să fie la ora 15,16. Și exact la ora indicată am ajuns la destinație, nici mai devreme, nici mai târziu.

Ferrovie Dello Stato vine bilete și pentru SNCF



Și altă întâmplare personală care evidențiază de ce ar trebui trecute casele de bilete la CFR SA. În urmă cu doi ani, mă aflam la Ventimiglia, în Italia, la frontiera cu Franța. M-am dus la casa de bilete a Ferrovie Dello Stato (echivalentul CFR SA la noi), nu a operatorului de stat italian Trenitalia, de unde am cumpărat bilete pentru trenul operat de societatea franceză SNCF pentru a

ajunge la Nisa, pe Coasta de Azur. Deci nu numai că operatorul la care am cumpărat bilet nu era cel de stat din peninsulă, nici măcar nu era italian, ci francez. Decontarea se făcea ulterior, lucru pe care pe mine, ca pasager, nu mă interesa.

ARF ar trebui să transfere casele de bilete la CFR SA. Deocamdată face doar studii



În România, Consiliul Național de Supraveghere în Domniul Feroviar, organism al Consiliului Concurenței, a subliniat în mai multe rânduri necesitatea de a transfera casele de bilete la CFR SA.

De acest lucru ar trebui să se ocupe Autoritatea pentru Reformă Feroviară, al cărei președinte, Gigi Gavrilă, a fost numit de fostul premier Viorica Dăncilă. Deocamdată, însă, ARF nu a reușit să ducă la bun sfârșit niciuna dintre cele două licitații pentru achiziția de automotoare noi, cu fonduri europene. De softul pentru integrarea sistemelor de ticketing ale operatorilor feroviari cesă mai vorbim. Face în schimb studii de piață. Foarte bine documentate, de altfel, dar care nu rezolvă problemele majore din sistemul feroviar, ci doar le semnalează.

\

Sursa: Club Feroviar