

Linia Petroșani – Lupeni, închisă acum cinci ani, apare ca fiind funcțională într-un studiu PWC

4 noiembrie 2020

Un studiu făcut de celebra firmă de consultanță PWC, plătit de către Ministerul Fondurilor Europene, conține informații false privind linii feroviare deschise – în fapt închise acum cinci ani. Concluziile se bat cap în cap cu alte studii plătite de același Guvern în sectorul feroviar.



Prin gara Lupeni mai trec doar trenurile de pe hârtia studiilor PWC

Studiul numit „Strategie pentru tranziția de la cărbune în Valea Jiului”, disponibil aici, a fost realizat de către firma de consultanță internațională PriceWaterhouseCoopers (PWC) la comanda Ministerului Fondurilor Europene instituție care îl prezintă pe propriul site de internet. Cu câți bani a fost plătit studiul nu este menționat/

Această inițiativă a fost dezvoltată în contextul lansării de către Comisia Europeană, la 11 decembrie 2017, a Platformei pentru regiunile carbonifere în tranziție, care are ca scop dezvoltarea proiectelor și strategiilor pe termen lung, ca răspuns la provocările sociale și de mediu cu care se confruntă aceste regiuni. Studiul a inclus și trei vizite de studiu în regiune.

Ce se propune pentru Valea Jiului

Documentul prezintă perspective pozitive privind dezvoltarea transportului feroviar în regiune. Din punct de vedere al accesibilității: „Populația Văii Jiului va beneficia de mobilitate sporită, urmând a se deplasa ușor și eficient la nivel local și regional datorită dezvoltării infrastructurii rutiere și feroviare”, se arată în acesta.

„Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport va avea impact favorabil asupra întregului mediu economic din Valea Jiului, optimizând tranzitul angajaților și mărfurilor dintr-o localitate în alta și asigurând rute active pentru operatorii de transport feroviar, conectivitate eficientă care să susțină cererea pentru funcțiuni esențiale în atragerea investitorilor și o alternativă viabilă de transport pentru angajații care fac naveta între orașele din zonă”, mai recomandă specialiștii PWC. Studiul a fost prezentat public de către ministrul Fondurilor Europene, Marcel Boloș.



Și-o fi dat seama ministrul Marcel Boloș de gafa PWC?

Una dintre direcțiile strategice recomandate este „Reabilitarea, construirea și modernizarea infrastructurii rutiere și feroviare pentru conectarea Văii Jiului la nivel teritorial, regional și transfrontalier”.

„Din punct de vedere feroviar, de asemenea Valea Jiului este limitată, căile de transport fiind învechite, date în folosință în perioada 1867 – 1892 și fără posibilități majore de a oferi o cale de transport modernizată, stabilă și de încredere”, mai spun consultanții.

„Modernizarea infrastructurii rutiere și feroviare, a sistemului de transport, a infrastructurii urbane și a utilităților ar sta la baza, dar ar și crea o atracție majoră pentru multiple industrii, de la turism local și producția de bunuri cu specific local, până la atragerea de investitori în diferite domenii cum ar fi IT și energie sau dezvoltarea antreprenorilor locali”, recomandă PWC.

Astfel de propuneri se bat cap în cap cu abordări mai austere ale consultanților pe partea feroviară, specialiști care recomandă închiderea liniilor dacă acestea nu aduc venituri la buget sau dacă se refuză preluarea lor de către autoritățile locale.

PWC face și o radiografie a transportului feroviar în zonă. „Principala cale de comunicare feroviară este reprezentată de linia dublă electrificată 202 Simeria-Filiași, cu o lungime totală de 202 km, care traversează municipiul Petroșani. Transportul pe această cale este susținut de CFR Călători, fiind strict pentru pasageri, și CFR Marfă, pentru transport feroviar de marfă. Linia Simeria – Petroșani are o lungime de 78,7 km, iar linia Petroșani – Lupeni are o lungime de 22,2 km. *Pe linia Petroșani – Lupeni (22,2 km), transportul feroviar de călători este operat de compania Regiotrans, care realizează trei călătorii zilnic.* Infrastructura de transport feroviar este deficitară, trenurile circulând cu viteză mică, un drum pe această cale având o durată de minimum 6 ore atât dinspre București (366 km), cât și dinspre Cluj-Napoca (255 km)”.

CFR Călători, fiind strict pentru pasageri, și CFR Marfă, pentru transport feroviar de marfă. Linia Simeria – Petroșani are o lungime de 78,7 km, iar linia Petroșani – Lupeni are o lungime de 22,2 km. *Pe linia Petroșani – Lupeni (22,2 km), transportul feroviar de călători este operat de compania Regiotrans, care realizează trei călătorii zilnic.* Infrastructura de transport feroviar este deficitară, trenurile circulând cu viteză mică, un drum pe această

Informațiile sunt eronate. Dacă în cadrul uneia dintre cele trei vizite de lucru s-ar fi încercat o deplasare feroviară de la Petroșani la Lupeni consultanții PWC ar fi aflat că nu este posibil.

Potrivit presei locale informațiile sunt parțial eronate. Gazeta de dimineață Hunedoara spune că trenurile nu mai circulă pe acolo de cinci ani. „Între Petroșani și Lupeni nu mai

circulă niciun tren de vreo cinci ani. Deci e imposibil ca la ora întocmirii strategiei să existe, între cele două localități din Valea Jiului, o legătură cu o cursă feroviară. Linia a fost operată de Regiotrans. Mai mult, singurele trenuri care circulă între cele două localități sunt cele cu cărbune de la mina Lupeni. Mai mult, între Lupeni și Uricani nu a existat niciodată o legătură prin trenuri de persoane. Pe vremea când existau curse feroviare între Petroșani și Lupeni, trenurile de călători se opreau la în gara din Bărbăteni”, **spun jurnaliștii hunedoreni.**

Pe situl Informaticii Feroviare legătură menționată de PWC apare ca fiind fără legătură feroviară. **Acum doi ani presa relatează că au fost investiții în suma de zeci de mii de euro în repararea gării Lupeni deși pe aici nu circula niciun tren.**

Cu toate acestea consultanții PWC insistă în proiecte feroviare în zonă, menite să facă legătura între zonele turistice și o cale care își așteaptă casarea.

„Alte măsuri ce privesc domeniul feroviar au în vedere reabilitarea legăturii feroviare Petroșani – Lupeni – Uricani, reabilitarea legăturii feroviare Petroșani – Petrila, renovarea gării Bărbăteni-Lupeni (nod intermodal de transport, beneficiind de legătura pe cablu cu stațiunea Straja), înființarea unui punct de oprire (P.O.) în cartierul Aeroport din Petroșani (nod intermodal de transport, beneficiind de legătura pe cablu cu Hotelul Rusu din masivul Parâng), reabilitarea și valorificarea potențialului turistic al liniei de cale ferată îngustă dintre mina Lonea și Petrila”.

O altă problemă a studiului, de fapt a oricărui studiu similar din România este nepotrivirea dintre acestea și alte studii cu obiect identic propuse de entități. Astfel dacă studiul PWC mărește pe ideea folosirii structurilor feroviare pentru ameliorarea conectivității obiectivelor turistice de restul infrastructurii de transport și pentru utilizarea acestora de către posibili investitori, studii ale Autorității pentru Reformă Feroviară pur și simplu desființează utilitatea economică a liniilor.

Un studiu comandat de ARF, definitivat în vară, realizat de către experți în transporturi, s-a încheiat cu concluzii mult mai pesimiste decât cele ale PWC. Studiul a arătat că între 30% și 50% dintre liniile de cale ferată analizate ar trebui închise sau predate spre exploatare autorităților regionale. O reformă a rețelei ar face ca sistemul feroviar din România, aflat pe una dintre ultimele poziții la nivel UE, să devină la fel de eficient ca cel polonez. Deocamdată, 90% din trafic are loc pe 54% din rețea.

Sursa: Club Feroviar