

Contracte” de servicii publice și nu prea. Regio Călători renunță la operarea a 100 de kilometri

11 octombrie 2020

Una dintre cele mai importante rute feroviare din județul Arad va rămâne fără trenuri de călători. Este vorba despre tronsonul cuprins între Ineu (județul Arad) și Brad (județul Hunedoara), parte a importante rute Arad – Brad, de unde Regio Călători SRL a anunțat că se va retrage de la 1 ianuarie 2021. Retragerea are loc în pofida obligației stabilite prin contractele de servicii publice pe doi ani, 2020 și 2021, semnate cu ARF. Deși e vorba de serviciu public, ARF închide ușor ochii în privința ușurinței cu care operatorii renunță la rute lăsând deseori zeci de mii de oameni fără servicii feroviare.



Gara Brad înainte de renovare. După ce a fost renovată va fi lăsată în părăsire

„Regio Călători SRL, în calitate de operator de transport feroviar de călători, a decis să se retragă de pe ruta Ineu – Brad și retur, începând cu data de 01.01.2021. Decizia a fost adoptată în urma analizei privind lipsa personalului calificat, necesar pentru deservirea trenurilor pe zona de activitate

Timișoara – Arad, precum și în urma analizei privind situația financiară a societății, activitatea fiind afectată de pandemia COVID-19. Menționăm faptul că Regio Călători SRL nu are competențe/atribuții în ceea ce privește infrastructura feroviară din România, acestea fiind în sarcina altor agenți economici”, au precizat recent reprezentanții Regio Călători SRL, informație apărut pe un forum al pasionaților infrastructurilor de transport.

Servicii publice mai degrabă facultative, decât sub contract

Nu este clar ce se va întâmpla cu celelalte rute deservite de Regio Călători pe această linie. Operatorul mai are contracte pentru liniile Brad-Gurahonț (trei trenuri pe zi), Sebiș – Brad (un tren), toate pe linia Brad – Arad. Retragerea unui operator privat de pe o rută din contractul de servicii publice semnat cu statul român s-ar putea să fie legală, date fiind porțițele strecurate în contractele ARF. Este însă neîndoielnic însă că nu sunt foarte

morale atunci când s-a stabilit că pe o rută feroviară există cerere de transport și că acolo trebuie încheiat un contract de servicii publice. Astfel de operațiuni lasă locuitorii fără alternative de deplasare regională, micșorează traficul feroviar, atât de promovat la nivelul UE și propulsează transportul rutier în pofida numărului mare de accidente de pe șosele și a aglomerării acestora. ARF nu a avut niciodată în mod public o luare de poziție față de aceste cazuri și artificii ale operatorilor.

„Strategii” fără cap fără coadă. Gară renovată, linie închisă

Din toamna anului 2016, gara municipiului Brad, veche de peste 120 de ani și considerată una dintre cele mai frumoase din vestul țării, a intrat în reparații capitale, după ce localnicii au depus numeroase petiții la autoritățile locale, la CFR și la Ministerul Transporturilor pentru salvarea monumentului de la ruinare, potrivit **Adevărul știri locale Hunedoara**. Investiția de peste un milion de lei, finanțată de Compania Națională de Căi Ferate CFR, urma să fie realizată până în noiembrie 2018, însă a suferit întârzieri. Stația de cale ferată Brad a fost construită la sfârșitul secolului al nouăsprezecelea și a fost dată în folosință în 6 decembrie 1896, odată cu darea în folosință a liniei de cale ferată de Sântana – Brad. Monumentul seamănă cu un castel construit după tipicul austriac. Potrivit istoricilor, gara a fost ridicată după proiectul unei stații din Tirol. După 1990, fluxul de călători din Brad s-a redus drastic, iar linia de cale ferată dintre Deva și Brad a fost scoasă din funcțiune și dezmembrată. Doar ruta Brad – Arad a rămas activă.

Sursa: Club Feroviar