

Gruia Stoica: Transportul feroviar este viitorul, nu trecutul. De ce statul român continua sa îl ignore?



GRAMPET Group, cel mai mare grup feroviar și operator logistic privat din Europa Centrala și de Sud-Est, avertizeaza ca România se afla într-un punct critic - în timp ce statele europene accelereaza consolidarea transportului feroviar, țara noastra se îndeparteaza periculos de aceasta direcție și amplifica dezechilibrul dintre modurile de transport de marfa.

„Transportul feroviar nu este o relicva a trecutului, ci coloana vertebrala a mobilității viitorului. Într-un moment în care Europa se angajeaza, fara echivoc, sa atinga obiective ambițioase de decarbonizare prin Pactul Verde, a ignora rolul strategic al caili ferate nu este doar o eroare de politica publica, ci o abatere de la direcția clar stabilita la nivel comunitar. Deși România și-a asumat respectarea pachetului de masuri, în practica continua sa nu ofere un sprijin real acestui sector. În timp ce drumurile sunt tot mai aglomerate, infrastructura rutiera este suprasolicitata, iar costurile publice cresc accelerat, soluția feroviara ramâne marginalizata.” - **Gruia Stoica, președinte și fondator GRAMPET Group.**

Exista un dezechilibru strategic evident și greu de justificat. Pe de o parte, transportul rutier beneficiaza de scheme de sprijin consistente și rapide, inclusiv subvenții directe pentru combustibil. Pe de alta parte, transportul feroviar - deși supus acelorași presiuni economice - este exclus din mecanisme similare de sprijin. Aceasta abordare creeaza un avantaj competitiv artificial și contravine principiului concurenței echitabile între modurile de transport, principiu esențial la nivel european.

Datele sunt clare și nu lasa loc de interpretari. Transportul rutier este responsabil pentru aproximativ 70% din emisiile de gaze cu efect de sera generate de transporturi și constituie principala cauza a poluarii urbane, în timp ce transportul feroviar de marfa produce de pâna la opt ori mai puține emisii de CO₂ per tona transportata. Și totuși, exact acest sector - mai eficient, mai curat și mai durabil - este lasat sa piarda teren. Aceasta nu mai este doar o problema economica, este o problema de responsabilitate publica.

Evoluția ultimelor decenii confirma acest regres. De la aproape 220 de milioane de tone transportate pe calea ferata imediat dupa 1990, am ajuns la puțin peste 40 de milioane în prezent, în timp ce transportul rutier a crescut exponențial, ajungând la peste 320 de milioane de tone anual. Diferența nu este doar statistica - este expresia unei politici dezechilibrate, care a favorizat sistematic șoseaua în detrimentul șinei.

„Daca ne dorim cu adevarat un sistem de transport modern, competitiv și sustenabil, este momentul sa corectam acest dezechilibru. Nu prin declarații, ci prin masuri concrete, coerente și aplicate echitabil. Transportul feroviar nu

cere privilegii - cere condiții corecte pentru a-și îndeplini rolul esențial în economia și viitorul țării noastre”, spune Gruia Stoica.

Îngrijorarea Președintelui GRAMPET Group este susținută și de Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România (OPSFPR). Operatorii privați de transport feroviar, observa zi de zi efectele deciziilor guvernamentale asupra activității lor și asupra întregii economii. Dezechilibrul între transportul rutier și cel feroviar de marfa nu mai reprezintă doar un decalaj statistic, ci este o consecință directă a lipsei de măsuri coerente din partea autorităților.

Mii de locuri de munca puse în pericol

În spatele cifrelor se afla însă o realitate socială mult mai periculoasă. Slăbirea accelerată a transportului feroviar de marfa nu înseamnă doar infrastructura insuficientă și degradată, întâzieri cronice și costuri operaționale în creștere - risca să însemne și oameni ramași fără loc de muncă. Sectorul feroviar susține direct și indirect aproximativ 100.000 de locuri de muncă. Fiecare tren care dispare de pe șină înseamnă, în final, o meserie pierdută, o familie afectată, un oraș sau o regiune lăsată fără activitate economică.

Europa investește în calea ferată. România o abandonează.

În timp ce în Europa calea ferată este privită ca un instrument de reziliență economică și ca o soluție reală pentru reducerea emisiilor, România pare să acționeze în direcția opusă, împingând marfa tot mai mult spre un sistem rutier suprasolicitat și poluant. Consecințele sunt deja vizibile: întâzieri, congestii, infrastructura deteriorată și o presiune financiară tot mai mare asupra statului. Ceea ce ar trebui să fie un sistem integrat și echilibrat devine un lanț de blocaje care afectează întreaga economie.

Un stat care frânează în loc să accelereze

Un stat modern este cel în care instituțiile publice și cele private se sprijină între ele. În această situație însă, pare că statul doar pune piedici, iar companiile private sunt nevoite să lupte ca să le evite. România nu își mai poate permite luxul de a trata transportul feroviar ca pe o opțiune secundară. Este momentul ca autoritățile să acționeze cu curaj, să ofere sprijin real și să permită transportului feroviar să își demonstreze adevărata valoare.