

Gruia Stoica: Eficiența feroviara este ignorata, în timp ce criza energetica se adâncește



În plina criza energetica globala, când securitatea aprovizionarii și eficiența consumului de resurse ar trebui sa fie priorități strategice, România continua sa ignore una dintre cele mai evidente soluții pe care le are la îndemâna: transportul feroviar. Deși recunoscut la nivel european drept cel mai eficient mod de transport terestru din punct de vedere energetic, trenul ramâne subutilizat și subfinanțat, în timp ce politicile publice continua sa favorizeze transportul rutier, mai poluant și mai costisitor pentru societate.

Aceasta discrepanță între discurs și realitate nu mai reprezinta doar o problema de strategie, ci aduce efecte directe asupra economiei, mediului și infrastructurii naționale.

„Este o contradicție majora a autoritaților sa invoce raționalizarea consumului de energie și, în același timp, sa favorizeze transportul cu cel mai mare consum de motorina. Reducerea reala a presiunii energetice nu se face prin declarații, ci prin decizii: mutarea marfurilor grele pe calea ferata și eliminarea stimulentele care împing fluxurile logistice, inutil, pe drumuri”, declara **Gruia Stoica**, *președinte și fondator GRAMPET Group*.

Paradoxul energetic: Consum mai mare, sprijin mai mult

Transportul feroviar de marfa este, prin definiție, un model de eficiență: un singur tren poate înlocui între 30 și 50 de camioane. În termeni de consum per tona-kilometru, trenul utilizeaza de pâna la zece ori mai puțină motorina decât transportul rutier pentru aceeași cantitate de marfa transportata. Deși România ar trebui sa urmareasca reducerea presiunii pe consumul de combustibili fosili, realitatea din teren indica o direcție opusa, în care avantajul energetic structural al cailor ferate continua sa fie ignorat în mod sistematic.

Transportul rutier ramâne avantajat în România deoarece statul ajunge sa încaseze mai mult din punct de vedere fiscal. Acest consum ridicat de combustibil aduce autoritaților încasari mai mari din accize și TVA, transformând risipa de resurse într-un argument bugetar greu de ignorat, dar pagubos pe termen lung. În acest context, transportul feroviar ar putea prelua volume mari de marfa cu un consum mult mai mic de combustibil, însa susținerea acestuia nu este o prioritate pentru Guvernul României. Acest fapt este demonstrat de declinul constant al volumelor transportate pe șine, de la aproape 220 milioane de tone dupa Revoluție la doar 43 milioane de tone în 2024, în timp ce transportul rutier a crescut la peste 320 de milioane de tone pe an.

„Traim într-o era a consumului accelerat, în care volumele transportate - de la materii prime la alimente și piese industriale - sunt într-o creștere continua. În acest context, Guvernul României nu poate continua sa favorizeze un

tip de transport doar pentru ca încaseaza sume mai mari de pe urma acestuia, o situație care oricum este rezultatul unui sistem de taxare dezechilibrat. Într-o Europa care recunoaște calea ferată drept cea mai verde formă de transport terestru, nu ne putem taia singuri șansele de aliniere la standardele europene din pur oportunism fiscal”, subliniaza Gruia Stoica.

Eficiența economică și beneficii sociale directe

Autoritățile nu pot promova sustenabilitatea în timp ce mențin în avantaj transportul rutier, responsabil pentru 70% din emisiile de gaze cu efect de seră, în detrimentul feroviarului, care generează doar 0,4% din aceste emisii în Uniunea Europeană. Dacă se dorește cu adevărat scăderea presiunii pe piața carburanților, este imperativ să se transfere pe calea ferată marfurile grele, evitând împingerea inutilă a fluxurilor logistice pe o infrastructură rutieră deja sufocată.

Dezvoltarea intermodalității aduce avantaje incontestabile prin reducerea drastică a consumului total de energie și diminuarea dependenței strategice de motorină, oferind totodată stabilitatea necesară lanțurilor de aprovizionare în perioade de instabilitate globală.

Reinclusiunea transportului feroviar în centrul lanțului logistic, prin soluții intermodale, devine o decizie economică pragmatică ce depășește obiectivele ecologice, fiind un instrument direct de creștere a competitivității industriei naționale. Implementarea acestui model sustenabil garantează drumuri naționale mai puțin aglomerate și degradate, ceea ce se traduce automat prin reducerea numărului de accidente rutiere și diminuarea costurilor publice pentru întreținerea infrastructurii. O rețea feroviară puternică protejează bugetul național, transformând fiecare tonă transferată de pe șosea pe șina într-o economie reală pentru toți contribuabilii.